

388.4
HU6
S e.1

**STUDI FENOMENA ANGKUTAN INFORMAL
DI DAERAH PERKOTAAN
(Studi Kasus Jalur Cicaheum – Alun-alun Bandung)**

T E S I S

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Kota

Oleh :

**GUN GUN AHMAD NUGRAHA
L4B 098 056**



**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2000**

**STUDI FENOMENA ANGKUTAN INFORMAL
DI DAERAH PERKOTAAN
(Studi Kasus Jalur Cicaheum – Alun-alun Bandung)**

Tesis diajukan kepada
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

Oleh
GUN GUN AHMAD NUGRAHA
L4B 098 056

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal 23 September 2000

Dinyatakan lulus
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik

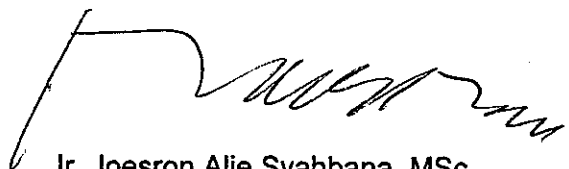
Semarang, September 2000

Pembimbing Utama



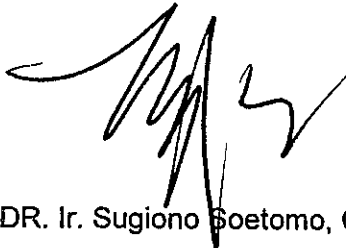
DR. Ir. Bambang Riyanto, CES, DEA

Pembimbing Pendamping



Ir. Joesron Alie Syahbana, MSc.

Mengetahui
Ketua Program Studi
Magister Teknik Pembangunan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro



DR. Ir. Sugiono Soetomo, CES, DEA

Dan Ketika Datang Pertolongan Allah Subhanahu Wata'ala
Niscaya
Tak Seorangpun Mampu Memperhitungkannya, apalagi
Menghalanginya
Walau Mustahil menurut Perhitungan Makhluk Adidaya sekalipun.
Sesungguhnya Allah itu Maha Kuasa

(Tafakur)

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah SWT, yang atas perkenan-Nya jua, penulis dapat menyelesaikan tesis yang berjudul Studi Fenomena Angkutan Informal di Daerah Perkotaan (Studi Kasus Jalur Cicaheum – Alun-alun Bandung) dengan cukup lancar sampai dengan batas waktu yang telah ditentukan. Sholawat dan salam semoga senantiasa Allah limpahkan bagi junjungan alam, baginda Rasulullah Muhammad SAW, keluarga, dan para sahabat beliau.

Tesis ini merupakan syarat menyelesaikan studi pada Program Magister Teknik Pembangunan Kota UNDIP Semarang. Latarbelakāng ketertarikan terhadap materi tesis, disebabkan oleh perkembangan angkutan informal di jalur tengah kota Bandung telah menjadi masalah tersendiri bagi fenomena pembangunan kota Bandung secara keseluruhan.

Untuk ketertarikan penulis terhadap sektor angkutan informal perkotaan yang merupakan salah satu permasalahan dalam pembangunan kota, penulis sangat berterima kasih atas segala arahan, dukungan moril, transfer ilmu pengetahuan dan wawasan, serta kesabaran yang tak terhingga dalam membimbing penulis menyelesaikan tesis ini. Untuk itu, segala hormat dan terima kasih disampaikan kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Ir. Bambang Riyanto, CES, DEA, selaku dosen pembimbing satu.
2. Bapak Ir. Joesron Alie Syahbana, MSc. selaku dosen pembimbing dua.
3. Ibu Ir. Nany Yuliasuti, MSP selaku Sekretaris Program Magister Teknik Pembangunan Kota Undip yang berkenan menjadi dosen pembahas/penguji serta banyak memberikan masukan dan saran yang berarti.
4. Bapak Dr. Ir. Sugiono Soetomo, CES, DEA, selaku ketua Program Magister Teknik Pembangunan Kota Undip yang berkenan menjadi penguji dalam sidang akhir penulis, yang mana penulis merupakan lulusan pertama dari MTPK Undip angkatan pertama.
5. Bapak Prof. Ir. Eko Budihardjo, MSc, selaku Rektor Undip.
6. Bapak Ir. Bambang Setioko, M.Eng, selaku Dekan Fakultas Teknik Undip.
7. Bapak Ir. Djoko Suwandono, MSc. selaku Ketua Jurusan Perencanaan Wilayah Kota Undip.
8. Bapak PM Broto Sunaryo, SE, MSP selaku Sekretaris II Program Magister Teknik Pembangunan Kota Undip.
9. Seluruh dosen pengampu pada Program Studi Magister Teknik Pembangunan Kota Undip, yang tulus memberikan bimbingan/kuliah. Tak lupa kepada seluruh staf kesekretariatan MTPK Undip yang memudahkan seluruh administrasi perkuliahan.
10. Seluruh teman mahasiswa MTPK Undip/CBUIM angkatan I: pak Widodo, pak Wanda, pak Budi, pak Didiek, pak Edi, pak Kustanto, pak Warno, pak Naryo, pak Hendrian, Rina, bu Tati, dan pak Widi.
11. Bapak-bapak dari Pemda Kota Bandung; Bappeda Kota Bandung, DLLAJ Kota Bandung, Perum Damri unit Kota Bandung yang memberikan kemudahan data, para responden, dan juga berbagai pihak, yang tidak mungkin penulis sebutkan satu persatu, dalam memberi masukan serta spirit sampai terselesaikannya tesis ini.

Secara khusus, penulis sampaikan terima kasih yang amat dalam kepada:

1. Istri tercinta, dr. Tatun Nurfiatun, yang telah mendampingi dan memberikan segalanya yang diperlukan dengan penuh pengertian, ketulusan dan kesabaran.

2. Para sepuh, ibunda, Siti Komariah, ayahanda RE. Effendi, ibunda Hj. Fatimah, ayahanda Drs. H.E. Hasanuddin, apa, R. Syamsuddin (alm) dan para guru atas segala do'a dan airmata ridlonya.
3. Kakak dan adik-adikku di Kaum dan Cigending.
4. Pak Yayan Sofiyandi, Dipl. ATP. yang menugaskan penulis untuk mengikuti tugas belajar di MTPK Undip/CBUIM.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa penelitian ini masih jauh dari sempurna, dan banyak keterbatasan, baik keterbatasan waktu, jumlah responden dan hal-hal lain. Untuk itu besar harapan penulis, tesis yang sederhana ini dapat dikembangkan dan diteliti lebih dalam, agar lebih mengangkat seluruh permasalahan yang ada, dimana sangat mustahil diselesaikan hanya dalam bentuk tesis saja. Harapan penulis, permasalahan transportasi yang bersifat dinamis akan mendapatkan solusi yang lebih akurat. Mudah-mudahan tesis ini akan bermanfaat khususnya bagi penulis, dan umumnya bagi perkembangan dan kejayaan ilmu pengetahuan, dimasa mendatang. Amin.

Semarang, 23 September 2000
Penulis,

DAFTAR ISI

| | |
|--|---------------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| HALAMAN PENGESAHAN | ii |
| KATA PENGANTAR | iv |
| DAFTAR ISI | vi |
| DAFTAR LAMPIRAN | ix |
| DAFTAR TABEL | x |
| DAFTAR GAMBAR | xi |
| ABSTRAK..... | xii |
| ABSTRACT..... | xiii |
| BAB I. PENDAHULUAN..... | 1 |
| 1.1. Latar Belakang..... | 1 |
| 1.2. Permasalahan..... | 8 |
| 1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian..... | 9 |
| 1.4. Sasaran dan Manfaat Penelitian..... | 9 |
| 1.4.1. Sasaran Penelitian..... | 9 |
| 1.4.2. Manfaat Penelitian..... | 10 |
| 1.5. Ruang Lingkup Penelitian..... | 10 |
| 1.5.1. Ruang Lingkup Wilayah..... | 10 |
| 1.5.2. Ruang Lingkup Pembahasan..... | 11 |
| 1.6. Kerangka Pikir..... | 13 |
| 1.7. Sistematika Penulisan..... | 14 |
| BAB II. SEKTOR INFORMAL DAN ANGKUTAN INFORMAL DALAM FUNGSI DAN PERANNYA DI PERKOTAAN..... | 17 |
| 2.1. Pengertian dan definisi sektor informal | 17 |
| 2.2. Karakteristik Sektor Informal informal..... | 18 |
| 2.3. Fenomena Perkembangan Sektor Informal..... | 21 |
| 2.4. Permasalahan Sektor Informal..... | 22 |
| 2.4.1. Tinjauan Ekonomi..... | 22 |
| 2.4.2. Tinjauan Hukum..... | 23 |
| 2.4.3. Pembangunan Kota..... | 23 |
| 2.5. Angkutan Umum Formal dan Informal..... | 25 |
| 2.5.1. Definisi Angkutan Formal dan Informal..... | 25 |
| 2.5.2. Peran dan Fungsi Angkutan Umum dalam Sistem Perkotaan..... | 26 |
| a. Peran dan Fungsi Angkutan Umum dalam Konteks Kegunaan Tempat dan Waktu..... | 26 |
| b. Sistem Penggunaan Angkutan Umum di Perkotaan.. | 27 |
| c. Peran Angkutan Umum dalam Sistem Perkotaan.... | 28 |
| 2.5.3. Karakteristik Kelompok Pengguna Angkutan Umum.... | 28 |
| 2.5.4. Indikator Pelayanan Angkutan Umum di Perkotaan... | 29 |
| a. Kriteria Pelayanan Angkutan Umum di Perkotaan... | 29 |
| b. Mendefinisikan Karakteristik Pelayanan Paratransit dalam Sistem Angkutan Umum Perkotaan..... | 30 |
| 2.5.5. Fenomena Munculnya Angkutan Informal..... | 31 |

| | |
|--|-----------|
| 2.5.6. Karakteristik Angkutan Informal..... | 32 |
| 2.5.7. Hubungan Keseimbangan Supply-Demand Angkutan Formal Perkotaan terhadap Fenomena Perkembangan Angkutan Informal..... | 34 |
| 2.6. Biaya Operasional dalam Pola Pengelolaan Angkutan Umum... | 35 |
| 2.7. Kaitan antara Jenis Moda Angkutan Umum dengan Tarif Angkutan..... | 36 |
| 2.8. Faktor Kualitas Operasional Bus Kota dan Angkutan Informal.... | 36 |
| 2.8.1. Intensitas Kendaraan Saat Jam-jam Tidak Sibuk..... | 36 |
| 2.8.2. Selisih Waktu Antar Kendaraan..... | 37 |
| 2.9. Kaitan Antara Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat dengan Karakteristik Pelayanan Bus Kota dan Angkutan Informal terhadap Munculnya Angkutan Informal..... | 37 |
| BAB III. PENDEKATAN DAN METODE PENELITIAN..... | 40 |
| 3.1. Metode Penelitian..... | 40 |
| 3.2. Desain Penelitian..... | 41 |
| 3.3. Metode Pengumpulan Data..... | 42 |
| 3.4. Metode Analisis..... | 44 |
| BAB IV. KONDISI ANGKUTAN UMUM PADA JALUR CICAHEUM – ALUN-ALUN BANDUNG..... | 46 |
| 4.1. Gambaran Umum Kota Bandung..... | 46 |
| 4.2. Penduduk dan Tenaga Kerja..... | 50 |
| 4.3. Kondisi Sosial Ekonomi..... | 53 |
| 4.4. Pola Guna Lahan Kota Bandung..... | 53 |
| 4.5. Aspek Keruangan terhadap Fenomena Angkutan Informal di Jalur Tengah..... | 59 |
| 4.6. Sistem Transportasi..... | 63 |
| 4.6.1. Sekilas Sejarah Angkutan Umum di Jalur Tengah..... | 63 |
| 4.6.2. Jaringan Jalan di Kota Bandung..... | 65 |
| 4.6.3. Angkutan Umum Formal di Kota Bandung..... | 68 |
| a. Angkutan Umum Bukan Bus di Kota Bandung..... | 68 |
| b. Angkutan Umum Bus Kota di Kota Bandung..... | 70 |
| 4.6.4. Angkutan Umum Informal pada Jalurv Tengah Cicaheum Alun-alun Bandung..... | 75 |
| a. Pengelola Angkutan Informal..... | 75 |
| b. Rute dan Trayek Angkutan Informal..... | 75 |
| c. Tarip dan Sistem Tarip Angkutan Informal..... | 77 |
| BAB V. FENOMENA ANGKUTAN INFORMAL PADA JALUR CICAHEUM –ALUN-ALUN BANDUNG..... | 79 |
| 5.1. Analisis Ekonomi dan Politik Angkutan Informal di Jalur Tengah..... | 79 |
| 5.1.1. Perbedaan Pemahaman terhadap Angkutan Informal di Jalur Tengah..... | 79 |
| 5.1.2. Analisis Ekonomi dan Politik Angkutan Informal..... | 81 |
| 5.2. Analisis Fenomena Angkutan Informal di Jalur Tengah..... | 83 |

| | |
|--|------------|
| 5.2.1. Kondisi Sistem Pelayanan Angkutan Informal di Jalur Tengah..... | 83 |
| 5.2.2. Angkutan Informal dari Sudut Pandang Institusi..... | 85 |
| 5.2.3. Angkutan Informal dari Sudut Pandang Pemilik dan Pengemudi Angkutan Informal..... | 87 |
| 5.2.4. Angkutan Informal dari Sudut Pandang Penumpang..... | 96 |
| 5.3. Analisis terhadap Potensi Konflik dan Kualitas Operasional Angkutan Umum Formal dan Informal di Jalur Tengah Cicaheum – Alun..... | 109 |
| 5.3.1. Lahirnya Konflik Angkutan Informal dengan Bus Kota pada Jalur Tengah Cicaheum – Alun-alun Bandung..... | 109 |
| 5.3.2. Perbedaan Kualitas Pelayanan antara Bus Kota dengan Angkutan Informal di Jalur Tengah..... | 115 |
| a. Frekuensi Pelayanan..... | 115 |
| b. Kenyamanan..... | 116 |
| c. Waktu Tempuh..... | 117 |
| d. Pencapaian..... | 118 |
| e. Jam-jam Tidak Sibuk Bus Kota pada Jalur Tengah | 120 |
| f. Selisih Waktu Antar Kendaraan..... | 123 |
| BAB VI. KESIMPULAN DAN SARAN..... | 126 |
| 6.1. Kesimpulan..... | 126 |
| 6.2. Saran..... | 128 |
| DAFTAR PUSTAKA..... | 130 |
| LAMPIRAN..... | 134 |

DAFTAR LAMPIRAN

| | | |
|------------|---|-----|
| Lampiran A | : Instrumen Pengumpulan Data..... | 134 |
| Lampiran B | : Rangkuman Hasil Kuesener..... | 140 |
| Lampiran C | : Laporan Wawancara dan Observasi Lapangan..... | 151 |

DAFTAR TABEL

| | | |
|------------|--|-----|
| Tabel I.1 | : Migrasi Desa Kota sebagai Sumber Pertumbuhan Kota di beberapa Negara Sedang Berkembang pada Dasawarsa 1970-an... | 2 |
| Tabel II.1 | : Proporsi Pekerjaan Informal di Beberapa Kota di Jawa dan Luar jawa, 1993..... | 20 |
| Tabel IV.1 | : Laju Pertumbuhan Penduduk di Kota Bandung 1995-2000..... | 50 |
| Tabel IV.2 | : Proyeksi Jumlah Penduduk di Kota Bandung 1998-2000..... | 50 |
| Tabel IV.3 | : Persentase Penduduk 10 Tahun ke atas menurut Kegiatan di Kota Bandung tahun 1994-1998..... | 51 |
| Tabel IV.4 | : Jumlah Jiwa menurut Kelompok Umur di Kota Bandung Tahun 1998-2000..... | 51 |
| Tabel IV.5 | : Jumlah Anak Usia Sekolah di Kota Bandung tahun 1998..... | 52 |
| Tabel IV.6 | : Kondisi Guna Lahan di sekitar Jalur Tengah tahun 2000..... | 57 |
| Tabel IV.7 | : Daftar Rute/Trayek Angkutan Kota Informal..... | 70 |
| Tabel IV.8 | : Trayek Bus Kota di Kota Bandung Tahun 1999..... | 72 |
| Tabel IV.9 | : Karakteristik Bus Kota..... | 74 |
| Tabel V.1 | : Jumlah Penumpang Harian Rata-rata Bus Kota Jalur 1,9 dan 11... | 121 |
| Tabel V.2 | : Jumlah Efektif Bus Kota saat Off Peak Hour dari Pukul 08.00-14.00..... | 122 |
| Tabel V.3 | : Jumlah Bus Kota yang mungkin Tidak Beroperasi saat Jam-jam Tidak Sibuk..... | 122 |
| Tabel V.4 | : Selisih Waktu Antar Kendaraan Bus Kota saat Jam-jam Tidak Sibuk..... | 124 |
| Tabel V.5 | : Selisih Waktu Antar Kendaraan Angkutan Informal..... | 125 |

DAFTAR GAMBAR/GRAFIK

| | | |
|-------------|--|-----|
| Gambar 1.1 | : Lay out jalur Cicaheum – Alun-alun Bandung..... | 16 |
| Gambar 2.1 | : Proporsi Sektor Formal dan Informal di Kota/Desa..... | 23 |
| Gambar 2.2 | : Interaksi Elemen Pembangunan..... | 31 |
| Gambar 2.3 | : Keseimbangan Supply-Demand dengan perubahannya..... | 34 |
| Gambar 2.4 | : Ilustrasi Lalulintas Tidak Sibuk..... | 37 |
| Gambar 4.1 | : Peta Pembagian Wilayah Pembangunan Kota Bandung..... | 48 |
| Gambar 4.2 | : Wilayah Administrasi di Kota Bandung..... | 49 |
| Gambar 4.3 | : Pola Guna Tanah Kota Bandung..... | 58 |
| Gambar 4.4 | : Struktur Tata Ruang Kota Bandung..... | 61 |
| Gambar 4.5 | : Sebaran Fasilitas Sepanjang jalan Ahmad Yani – Sudirman... | 62 |
| Gambar 4.6 | : Jalan Primer/Sekunder dan Terminal Angkutan Umum di Kota Bandung..... | 67 |
| Gambar 4.7 | : Rute Bus Kota dan Angkutan Informal di jalur Tengah..... | 78 |
| Grafik 5.1 | : Persentase Pemilihan Moda Angkutan dan Pengguna Angkutan Informal..... | 97 |
| Grafik 5.2 | : Kelompok Umur Pengguna Moda Angkutan..... | 98 |
| Grafik 5.3 | : Status Pekerjaan Terhadap Penggunaan Moda Angkutan..... | 100 |
| Grafik 5.4 | : Frekuensi Menggunakan Moda Angkutan..... | 102 |
| Grafik 5.5 | : Tujuan Perjalanan terhadap Penggunaan Moda Angkutan..... | 104 |
| Grafik 5.5B | : Asal Keberangkatan..... | 105 |
| Grafik 5.6 | : Penggunaan Moda Sebelumnya..... | 106 |
| Grafik 5.7 | : Alasan Penggunaan Moda Angkutan..... | 108 |
| Grafik 5.8 | : Alasan Lain Penggunaan Moda Angkutan..... | 108 |
| Grafik 5.9 | : Lalulintas saat Tidak Sibuk..... | 121 |
| Grafik 5.10 | : Selisih Waktu Antar Kendaraan Bus Kota saat Jam-jam Sibuk di Jalur Tengah..... | 124 |

ABSTRAK

Urbanisasi telah melahirkan dua fenomena, pertama meningkatnya kebutuhan sarana kota seperti angkutan kota, namun pemerintah memiliki keterbatasan penyediaan angkutan umum yang memadai. Kedua, akibat urbanisasi semu melahirkan keterbatasan ekonomi di kota, sehingga tidak mampu terserap kedalam sektor formal.

Permasalahannya, mengapa angkutan informal muncul dan berkembang di jalur tengah, sementara secara de jure, beroperasinya angkutan informal dinilai melanggar aturan oleh Pemerintah Kota Bandung. Namun demikian, walaupun jalur ini telah dilayani oleh bus kota sebagai angkutan formal, namun keberadaan angkutan informal tetap diterima baik oleh masyarakat pengguna. Selanjutnya mengapa hanya jalur tengah yang dipilih sebagai rute operasi angkutan informal.

Untuk itu maksud dan tujuan penelitian untuk mengetahui fenomena tumbuh kembangnya angkutan informal di kota Bandung pada jalur tengah Cicaheum – Alun alun Bandung secara holistik, baik dari sudut pandang ekonomi maupun karakteristik transportasi. Diharapkan adanya peningkatan penanganan angkutan umum di kota Bandung sebagai public service di masa depan.

Metode yang digunakan adalah deskriptif-fenomenologis, yaitu pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat tentang hal-hal yang ada di masyarakat termasuk pandangan-pandangan, sikap-sikap dari suatu fenomena. Selanjutnya berusaha memahami arti dari peristiwa itu dan kaitannya dengan orang dalam situasi tertentu.

Hasil yang diperoleh menunjukkan adanya pengaruh kondisi sosial ekonomi para aktor angkutan informal dengan karakteristik layanan dan karakteristik pengguna angkutan terhadap munculnya angkutan informal di jalur tengah. Dari sudut pandang sosial ekonomi, angkutan informal merupakan kegiatan usaha yang menguntungkan, membuka kesempatan kerja, dan bersifat multiguna karena berfungsi sebagai kendaraan keluarga/pribadi, sekaligus dapat digunakan untuk kegiatan usaha. Bagi aktor pemilik, berfungsi sebagai pemenuhan kebutuhan aktualisasi diri, sementara bagi aktor pengemudi sebagai wahana pemenuhan kebutuhan fisiologis.

Berdasarkan karakteristik pelayanan, angkutan informal muncul akibat ketidakmampuan bus kota sebagai angkutan formal di jalur tengah dalam memenuhi kriteria layanan yang dikehendaki kelompok pengguna choice, berupa keamanan, kenyamanan, waktu tempuh, keandalan dan aktualisasi diri.

Untuk itu disarankan agar tidak meniadakan keberadaan angkutan informal dalam jangka pendek. Karena saat ini merupakan lapangan kerja alternatif bagi masyarakat kota Bandung. Untuk jangka panjang diperlukan peningkatan kualitas pelayanan bus kota, untuk memenuhi kebutuhan kelompok masyarakat (choice). Selain daripada itu perkembangan angkutan informal di kota Bandung dalam jangka panjang harus dibatasi. Hal ini untuk mengantisipasi tumbuhnya kriminalisme baru dan mendukung kota yang berkelanjutan dari sudut pandang ekologi. Pembinaan kedalam organisasi perlu dilakukan untuk menstimulasi gairah kerja dan tanggung jawab terhadap tugas sebagai public service, melalui peningkatan kesejahteraan karyawan.

Kata Kunci: Sektor informal, angkutan umum, karakteristik pelayanan, karakteristik pengguna angkutan.

ABSTRACT

Urbanization has emerge two phenomenas. First, enhance of urban structure demand likes adequate urban transport. Second, pseudo urbanization emerge the economic contrain in urban,so it can't soaked to formal sector.

The issues, why was born the informal transport on jalur tengah, while as the jure, the informal transport operate is appraised illegal by the local government of Bandung City. Nevertheless, the informal transport to get good response from Bandung societies. Although jalur tengah is serviced by city bus as a formal transport. And then why is jalur tengah chosen as route by informal transport actors.

The research goals that is knowing grow and develop of informal transport on jalur tengah Bandung city, beetwen Cicaheum-Alun alun with the holistic way. That is from social economic view and transportation and user charactristic. Expect, there is enhanced of public transportation performance in Bandung as the public service in the future.

The research methode is used descriptive-phenomenology, that is searching of facts with precise interpretation about things in the societies, include views, opinion from the phenomena. Then try to articulate about means from that event and interlaced on the situation.

The result shows there is influence of informal transport actors social economic condition with the service characteristic and informal transport user characteristic on jalur tengah. From the social economic views, the informal transport as a benefitable economic activity, then as a job opportunities, and as multipurpose transport. Because, the informal transport beside as a private car and also is used for economic activity. For the owner actors, has the self fulfilnment as self actualitaion function. But for driver actors, as a fisiologies fulfilnment function.

Refer to service characteristic, emerge of the informal transport is caused there is lack of service of city bus as the formal transport on jalur tengah for fulfilment of choice group, like safety, convenience, cruising time, reliability and self actualitation..

For that, is suggested for do not eliminating the informal transport operate in short term. Because, the informal transport, is alternative job opportunities for Bandung city societies for this moment. For long term, the city bus service must be enhanced, to fulfilment of choice group. Beside that, develop of informal tranport in Bandung city must be limited/controlled in long time. That way is an effort for antisipating grow of new criminal, and support of sustainable city from ecology view .It is very necessary to consolidating to the inner of organization to stimulate of spirit and job responsibility as the public service through enhancing of the employee prosperity.

Key word: Informal sector, public transport, service and user characteristic.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Spiro Kostof (1991) mendefinisikan bahwa kota merupakan tempat pusat produksi, konsumsi dan distribusi, yang mana sebagian besar penduduknya bermata pencaharian non pertanian. Berbagai kepentingan untuk interaksi sosial, ekonomi, budaya, dan berbagai aspek penunjang lainnya tersedia di perkotaan, sehingga akhirnya melahirkan kenyamanan kota. Kenyamanan kota inilah yang menjadi keunggulan yang diperbandingkan, sehingga terjadi mobilisasi penduduk dari desa ke kota.

Kota, pada awalnya hanya merupakan pusat pemerintahan, permukiman dan perdagangan, kemudian berkembang menjadi pusat industri dan jasa sehingga merubah struktur masyarakat yang agraris menjadi industrialis. Menurut Colby dalam Marbun (1994), adanya faktor pendorong sehubungan dengan keterbatasan faktor yang diuntungkan oleh alam di desa, dan tuntutan faktor sosial, ekonomi, keamanan yang tidak kondusif, serta faktor penarik berupa berbagai kenyamanan di kota, maka terjadilah perpindahan penduduk dari desa ke kota; yang merupakan faktor eksternal dalam pertumbuhan kota.

Gaya sentripetal yang menarik penduduk dari desa ke kota di negara berkembang, kian tak terkendali, lengkap dengan permasalahannya. Menurut Lipton dalam Saefullah (1995), sebagian besar dari mereka datang tanpa keterampilan yang memadai sehingga berdasarkan teori *historical structuralist perspective*-nya, menimbulkan dampak negatif urbanisasi. Fenomena ini dikenal sebagai urbanisasi yang semu.

Perkembangan kota yang terlalu cepat tersebut, mengakibatkan urbanisasi *prematur*. Artinya, urbanisasi desa-kota terjadi sebelum industri di kota mampu berdiri

sendiri. Migrasi dari desa ke kota ini diyakini merupakan faktor utama penyumbang pertumbuhan kota. Tabel 1.1 menunjukkan bahwa para migran dari desa menyumbang antara 35% hingga 60% pertumbuhan penduduk kota di banyak negara (Mundradjad, 1997: 184). Karena terbatasnya, para migran sebagian besar tidak terserap oleh lapangan kerja formal. Mereka mencoba mengadu nasib dengan berpartisipasi dalam kegiatan ekonomi kota sebagai *self employment*, yang akhir-akhir ini dikenal sebagai sektor informal.

Fenomena sektor informal berhubungan dengan masalah-masalah kemiskinan kota, transisi perkotaan dan pengangguran. Dengan demikian angkutan informal merupakan salah satu katup dari aktifitas ekonomi masyarakat kota.

TABEL 1.1
MIGRASI DESA-KOTA SEBAGAI SUMBER PERTUMBUHAN KOTA DI
BEBERAPA NEGARA SEDANG BERKEMBANG PADA DASAWARSA 1970-AN

| No | Negara | Pertumbuhan kota pertahun (%) | Pangsa pertumbuhan akibat migrasi (%) |
|----|-----------|-------------------------------|---------------------------------------|
| 1 | Argentina | 2.0 | 35 |
| 2 | Brazil | 4.5 | 36 |
| 3 | Columbia | 4.9 | 43 |
| 4 | India | 3.8 | 45 |
| 5 | Indonesia | 4.7 | 49 |
| 6 | Nigeria | 7.0 | 64 |
| 7 | Philipina | 4.8 | 42 |
| 8 | Srilangka | 4.3 | 61 |
| 9 | Tanzania | 7.5 | 64 |
| 10 | Thailand | 5.3 | 45 |

Sumber: K. Newland (1980) dalam Todaro (1994:252)

Kota, kian lama membentuk jaringan berupa interdependensia antar kota sehingga memacu pertumbuhan kota, akhirnya menjadi satu satuan yang disebut *connurbation* (menyatunya kota induk dengan kota-kota disekelilingnya). *Connurbation* pada kenyataanya akibat dari perkembangan transportasi yang pesat, sehingga dapat memperpendek jarak dan mempertinggi aksesibilitas.

Sarana dan prasarana transportasi sangat penting bagi tumbuh kembangnya suatu kawasan, karena dapat menghubungkan satu kawasan/daerah dengan kawasan/daerah

lainnya. Dalam hal ini tujuan transportasi memberi peluang untuk meningkatkan mobilitas, memberi kemudahan untuk bergerak sehingga dapat meningkatkan taraf hidup. Perkembangannya pun meningkat sesuai dengan kemajuan teknologi yang ada, mulai dari yang berbentuk fisik sampai dengan masinal (Catanese dan Snyder, 1996: 14).

Moda transportasi kota di negara-negara maju seperti Eropa, Amerika dan lain-lain, telah berkembang sedemikian pesatnya mulai dari sepeda, bus, *trolley bus*, kereta api, *light rail transit*, *rail rapid transit*, *suburban railway*, *taxi*, *para transit-minibus* (Vuchic dalam LPKM ITB, 1997).

Karakteristik moda angkutan, menyesuaikan dengan peruntukannya, mulai dari moda *door to door transport*; seperti mobil pribadi, mobil penumpang, truk hingga ke moda *terminal to terminal transport*; seperti pesawat terbang, kereta api dan bus.

Moda angkutan *door to door transport* memiliki keunggulan karena dapat menghubungkan/mengantarkan penumpang dengan sangat luwes ke titik terdekat dari tempat tujuan, khususnya, mobil pribadi, taxi dan angkutan umum dengan sistem sewa dapat langsung ke lokasi tujuan. Sementara moda angkutan *terminal to terminal* sangat kaku, karena hanya mengantarkan penumpang antar terminal, dan selanjutnya secara hirarki harus dilanjutkan oleh moda angkutan yang lebih kecil seperti angkutan kota.

Moda angkutan di beberapa kota besar Indonesia seperti telah berkembang sejak tahun 1950-an. Moda angkutan yang digunakan mulai dari sepeda, sepeda motor, sedan, jeep, van, truk, bus, dan sebagainya (Marbun, 1994: 1). Moda angkutan umum pun beraneka ragam, dan sering kita jumpai seperti ojek, becak, bemo, bajay, angkot, metro mini, bus, bus kota, lengkap dengan berbagai karakter dan permasalahannya.

Secara umum, permasalahan transportasi timbul karena (a) tingginya tingkat urbanisasi, (b) pertumbuhan jumlah kendaraan dan populasi, (c) membaiknya tingkat

ekonomi, (d) pelayanan angkutan yang tidak memadai serta (e) penggunaan kendaraan pribadi yang tidak efisien (Tamin, 1997).

Permasalahan angkutan umum di perkotaan, secara umum yang terjadi di negara berkembang disebabkan oleh tiga faktor utama, yaitu: (a) terlambatnya kesadaran semua pihak tentang perlunya penanganan *transport* yang sistematis dan komprehensif, (b) arah pandang yang terlalu memihak pada pemilik kendaraan pribadi (*private-car oriented*) dan (c) sistem kelembagaan angkutan umum tidak berpihak pada masyarakat luas (LPKM ITB, 1997).

Berbeda dengan negara-negara maju, khususnya Eropa, bahwa transportasi umum masih menjadi tanggung jawab negara (*public sector*), dimana *social overhead*-nya ditopang oleh pemerintah. Tidak seperti di negara kita, penyediaan angkutan umum darat “masih liberal”, setiap orang dapat menyediakan moda angkutan (angkutan sebagai lahan pendapatan masyarakat).

Paradigma lama pemerintah dalam memenuhi kebutuhan sarana dan prasarana pengangkutan biasanya dititikberatkan pada pemenuhan *demand (predict and provide)*. Namun saat ini aspek keberlanjutan menjadi kata kunci kebijakan pemerintah dalam bidang transportasi, karena sektor pengangkutan telah menghabiskan sekitar 20 – 25 % dari total energi dan juga akibat emisi CO₂ yang memberi kontribusi pada pemanasan global (Ohta, 1998).

Kecenderungan permintaan yang meningkat, akan menimbulkan peningkatan penyediaan. Namun sehubungan dengan pertimbangan keberlanjutan, maka kebutuhan akan sarana transportasi tersebut harus mempertimbangkan konsep lingkungan. Paradigma lama harus dirubah menjadi paradigma *predict and prevent*, yaitu diperkirakan dan dikendalikan. Dalam konsep transportasi kota dimasa datang, harus secara holistik

berpegang pada panca faktor seperti *employment (economic)*, *environment*, *equity* (Matsumoto, 1998: 33), *engagement*, dan *energy* (Budihardjo, 1998: 5).

Menurut Matsumoto (1998: 33), dalam hal ini isu kebijakan publik mencari upaya untuk meningkatkan produktifitas dan mobilitas pengangkutan, namun tetap mempertimbangkan aspek keberlanjutan. Untuk di daerah perkotaan, bagaimana mereduksi ketergantungan manusia terhadap kendaraan dan transportasi barang, misalnya dengan merubah moda transport, seperti merubah penggunaan kendaraan ke jalan kaki, naik sepeda, atau setidaknya, menggunakan kendaraan umum.

Kelanjutan dari isu tersebut, ternyata pemerintah kota mengalami keterbatasan keuangan dalam upaya memenuhi kebutuhan sarana transportasi yang memadai, sementara disisi lain pemerintah wajib meningkatkan pelayanan umum. Untuk itu diperlukan keterlibatan sektor swasta untuk mengatasi permasalahan ini sebagai bentuk dari partisipasi masyarakat/swasta (bagian dari *stake holders* pembangunan kota). Dalam situasi seperti ini, pemerintah kota dapat mengkonsentrasikan perhatiannya dalam fungsi pengendalian dan memfasilitasi berbagai perangkat peraturan serta kelembagaan. Ini merupakan pelaksanaan dari paradigma pemerintah sebagai *enabler*, bukan *provider* seperti dulu.

Seperti juga kota besar lain, kota Bandung memiliki permasalahan dalam penanganan angkutan umum perkotaan. Dapat dipahami karena kota Bandung memiliki keuntungan yang diperbandingkan seperti sebagai pusat pendidikan nasional, kota sejarah, kota wisata, juga merupakan pusat aktifitas perdagangan dan industri yang bersekala nasional, regional dan internasional, hingga sebagai pusat jasa, dan sebagainya.¹

Kota Bandung memiliki gaya sentripetal untuk menarik penduduk dari luar. Tumbuh kembangnya kota Bandung dapat dilihat dari pertumbuhan penduduk, dimana

pada tahun 1960 jumlah penduduknya sebesar 1.028.245 jiwa (Kunto, 1996: 2), sedangkan pada tahun 1990 telah tumbuh menjadi sekitar 2.056.915 jiwa dengan laju pertumbuhan 3,32% (Cipta Karya: II-2-21).

Menurut Angkera (1997), jumlah penduduk kota Bandung pada tahun 1995 sekitar 2,36 juta jiwa, dimana sebagian besar untuk kepentingan mobilitasnya dilayani oleh angkutan umum. Dari seluruh angkutan umum yang beroperasi di kota Bandung, 97%-nya, merupakan angkutan kota; yakni 46,71% beredar di pusat kota, dan 28,30% beredar sampai ke wilayah perluasan kota. Rasio angkutan umum di kota Bandung 2,36 kendaraan/1000 penduduk, dan di daerah perluasan sebesar 1,83 kendaraan/1000 penduduk. Angka ini terbilang masih rendah, sementara kemacetan yang terjadi sering diakibatkan oleh tumpang tindihnya rute serta peningkatan kendaraan bertolak belakang dengan pertumbuhan prasarana transportasi, sehingga tingkat pelayanan jadi rendah.

Struktur internal kota Bandung membentuk pola inti ganda, dimana CBD (pusat aktifitas perdagangan) di Alun-alun Bandung, sekitar BIP jalan Merdeka, Kosambi, Cicadas dan lain-lain. Alun-alun Bandung telah menjadi tetenger (*landmark*) dan *nodes*² kota Bandung disamping tetenger lain seperti Gedong Sate dan Gedong Pakuan.

Alun-alun Bandung menarik massa secara sentripetal dari arah timur; Cicaheum, dari arah utara; Setiabudhi, dari arah selatan; Buah batu, dari arah barat; Cibeureum. Jam-jam sibuk antara pukul 06.00-08.00, dan pukul 16.00-18.00, terjadi pergerakan penduduk untuk tujuan bekerja (pergi-pulang), sekolah, belanja, perdagangan, jalan-jalan, kunjungan keluarga, hiburan dan sebagainya.

¹ Untuk itu dapat kita mengerti bila pada jaman penjajahan Belanda dulu, kota Bandung pernah dipertimbangkan akan dijadikan sebagai ibu kota Hindia Belanda pada rapat paripurna tanggal 16 Desember 1929 pada sidang *Provincial Raad West Java* (Kunto, 1996).

² Lynch (1977) dalam buku *The Image of the City* mengemukakan 5 elemen pembentuk kota yaitu: *paths, edges, districts, landmark* dan *nodes*. Secara umum dikelompokkan sebagai "*spatial image*" dan "*relational image*", dan menurut studi lanjutan, dapat ditambahkan kedalam konsep Lynch tersebut, yaitu "*value image*" dan "*emotional image*" (Canter, 1977: 24-25)

Dalam proses pencapaian tujuannya, masyarakat menggunakan moda angkutan yang bermacam-macam, mulai dari sepeda motor, kendaraan pribadi, kendaraan dinas, kendaraan umum seperti bus kota dan angkot. Angkutan umum formal yang melayani seluruh wilayah kota Bandung meliputi 38 rute angkutan kota yang dimiliki dan dioperasikan oleh swasta/masyarakat, dan 15 rute bis kota yang dimiliki dan dioperasikan oleh perusahaan negara/Damri.

Angkutan kota yang keluar masuk terminal Cicaheum sebanyak 7 rute, masing-masing Cicaheum-Abdul Muis via Binong, Cicaheum-Abdul Muis via Aceh, Cicaheum-Cibaduyut, Cicaheum-Ledeng, Cicaheum-Ciriyom, Cicaheum-Ciwastra dan Cicaheum-Cileunyi. Sementara dua rute angkutan kota yang hanya melewati terminal Cicaheum ada 2 trayek, yaitu Sadang Serang-Gedebage dan Stasiun Hall-Gedebage). Bis kota yang melalui terminal Cicaheum sebanyak 4 jalur, dimana 3 diantaranya langsung melalui jalur Cicaheum – Alun alun, yaitu jalur Cicaheum-Cibeureum, Cicaheum-Leuwi Panjang dan Cibiru-Kebon Kalapa.

Tiga jalur bus kota inilah yang secara formal melayani penumpang di jalur tengah. Disamping angkutan formal di atas, ternyata jalur tengah dilayani pula oleh angkutan kota informal. Angkutan informal tersebut adalah sebuah angkutan penumpang sejenis Daihatsu mini yang secara formal diperuntukkan bagi angkutan keluarga dan menggunakan pelat hitam. Berdasarkan pengamatan awal, jumlah angkutan informal hingga awal bulan Maret 2000, beroperasi sekitar 60 unit.

Fenomena munculnya angkutan informal di jalur tengah tersebut menjadi menarik untuk dicari penyebabnya. Pertama, beroperasinya angkutan umum *informal* tersebut secara *de jure* dinilai ilegal oleh Pemda Kota Bandung. Hal ini telah melahirkan perselisihan antara awak angkutan informal dengan awak bus kota, dilanjutkan dengan aksi

protes dari awak bus kota kepada pemda Jawa Barat melalui komisi E DPRD Jawa Barat. Kedua, fakta membuktikan bahwa angkutan informal di kota Bandung hanya beroperasi di jalur tengah sepanjang Cicaheum hingga ke Alun-alun saja. Hingga saat ini tidak ditemukan beroperasi di rute lain.

Hal ketiga dari fenomena tersebut, berdasarkan pengamatan awal, walaupun jalur Cicaheum - Alun-alun Bandung dilayani oleh bus kota, namun secara faktual keberadaan angkutan kota "informal" tersebut tetap direspon/disambut masyarakat kota Bandung dengan baik.

Berdasarkan fenomena tersebut di atas, penelitian akan dilakukan dari sudut pandang kondisi sosial ekonomi aktor angkutan informal, serta dari aspek karakteristik pelayanan angkutan dan pengguna angkutan umum. Ada faktor dugaan sementara, yaitu permintaan, penyediaan serta imej terhadap moda bus kota dan kebutuhan akan angkutan umum yang memadai, sehingga melahirkan fenomena angkutan informal di daerah perkotaan. Apa dan seberapa besar faktor pengaruhnya, lebih lanjut akan diteliti dalam bentuk tesis. Adapun judulnya adalah: **Studi Fenomena Angkutan Informal di Daerah Perkotaan (Studi Kasus Jalur Cicaheum – Alun-alun Bandung).**

1.2. Permasalahan

1. Mengapa angkutan umum "informal" muncul dan terus beroperasi di jalur tengah, sementara aktifitasnya dianggap illegal oleh Pemerintah Kota Bandung. Secara formal, jalur tengah sepanjang Jalan Jenderal Ahmad Yani hingga jalan Asia Afrika telah dilayani oleh tiga jalur bus kota. Namun demikian, mengapa keberadaan angkutan informal tetap direspon/disambut baik oleh masyarakat kota Bandung

2. Ada 15 rute/trayek bus kota dan 38 rute/trayek angkot di kota Bandung, namun mengapa hanya jalur tengah yang dipilih oleh aktor angkutan informal sebagai daerah operasinya.

1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian

Maksud dan tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui fenomena tumbuhkembangnya angkutan informal di jalur tengah kota Bandung antara Cicaheum – Alun alun secara holistik. Ada dua sudut pandang yang dilakukan yaitu sudut pandang transportasi dan sudut pandang kondisi pendapatan masyarakat pengguna angkutan umum bus kota dan angkutan informal, serta para aktor angkutan informal. Dalam hal ini menyangkut kontribusi angkutan informal sebagai alternatif penanggulangan pengangguran dan sebagai katup penyelamatan.

1.4. Sasaran dan Manfaat Penelitian

1.4.1. Sasaran Penelitian

Berpedoman pada permasalahan, serta maksud dan tujuan penelitian di atas, maka sasaran penelitian ini adalah:

1. Mengamati latar belakang perkembangan angkutan “informal” dari konsep ketidakseimbangan *supply-demand* angkutan formal, seperti karakteristik kualitas pelayanan (biaya, waktu, keamanan & kenyamanan) atau karena pertimbangan kuantitas.
2. Mengamati latar belakang pertimbangan aktor-aktor, sehingga menjadi aktor-aktor dibidang angkutan informal perkotaan sebagai aspek kebutuhan kesempatan kerja. Selain itu, ingin mengetahui pandangan para aktor angkutan informal terhadap kemungkinan diformalkannya angkutan mereka, serta keuntungan dan kerugiannya.

3. Mengetahui pandangan institusi terhadap fenomena angkutan umum informal di kota Bandung.

1.4.2. Manfaat Penelitian

1. Dari penelitian yang diperoleh, diharapkan studi ini dapat berguna untuk:
2. Memberikan gambaran latar belakang fenomena angkutan “informal” perkotaan di wilayah studi, apakah karena adanya pangsa yang tidak terpenuhi oleh angkutan formal, atau karena aktor-aktornya memang memilih sektor ini.
3. Memberi masukan untuk manajemen angkutan perkotaan, khususnya dalam membenahan angkutan “informal” perkotaan yang diartikan sebagai perkembangan yang tidak terkendali, ditinjau dari kemaslahatan jangka pendek dan jangka panjang.

1.5. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian dibagi menjadi dua: yaitu ruang lingkup wilayah studi, dan ruang lingkup pembahasan, sebagai berikut:

1.5.1. Ruang Lingkup Wilayah

Lingkup wilayah penelitian secara umum berada di wilayah kota Bandung, dan secara khusus pada jalur Cicaheum – Alun-alun Bandung (Jalan Jenderal Ahmad Yani – Jalan Asia Afrika dan sekitarnya).

Apabila diperhatikan Gambar 1.1 maka dapat kita lihat bahwa jalur utama sepanjang Ahmad Yani – Asia Afrika merupakan salah satu “*Aorta*” dari “kutub” gaya sentripetal yang menarik berkumpulnya massa dari utara, selatan, barat dan timur. Cicaheum merupakan “gerbang” utama dari arah timur, dan Alun-alun Bandung merupakan pusat aktifitas utama kota Bandung.

Pertimbangan penulis memilih lokasi di kota Bandung pada jalur Cicaheum – Alun-alun, *pertama* karena sektor informal, khususnya angkutan informal, merupakan fenomena yang muncul di negara-negara berkembang dengan segala kelebihan dan kekurangannya. Sementara itu, sektor informal sering dituding menjadi salah satu “masalah” dalam pembangunan kota secara umum. Tapi menurut Budihardjo (1997), sektor informal di kota, bagai “tahi lalat di wajah perempuan”. Artinya, bila ukuran dan jumlahnya proporsional akan jadi pemanis wajah, namun bila tidak proporsional, tentu *image*-nya jadi lain.

Kedua, karena jalur tengah Cicaheum - Alun-alun, merupakan satu-satunya jalur yang dijadikan jalur angkutan informal perkotaan di kota Bandung. Pemilihan rute ini tentu memiliki alasan tertentu dari para aktor angkutan informal. Pertimbangan *ketiga* merupakan pertimbangan tambahan, yaitu karena penulis relatif lebih mengetahui kondisi setempat, selain dari pertimbangan bahwa kota Bandung merupakan salah satu kota besar di Indonesia yang memiliki tingkat urbanisasi yang cukup tinggi.

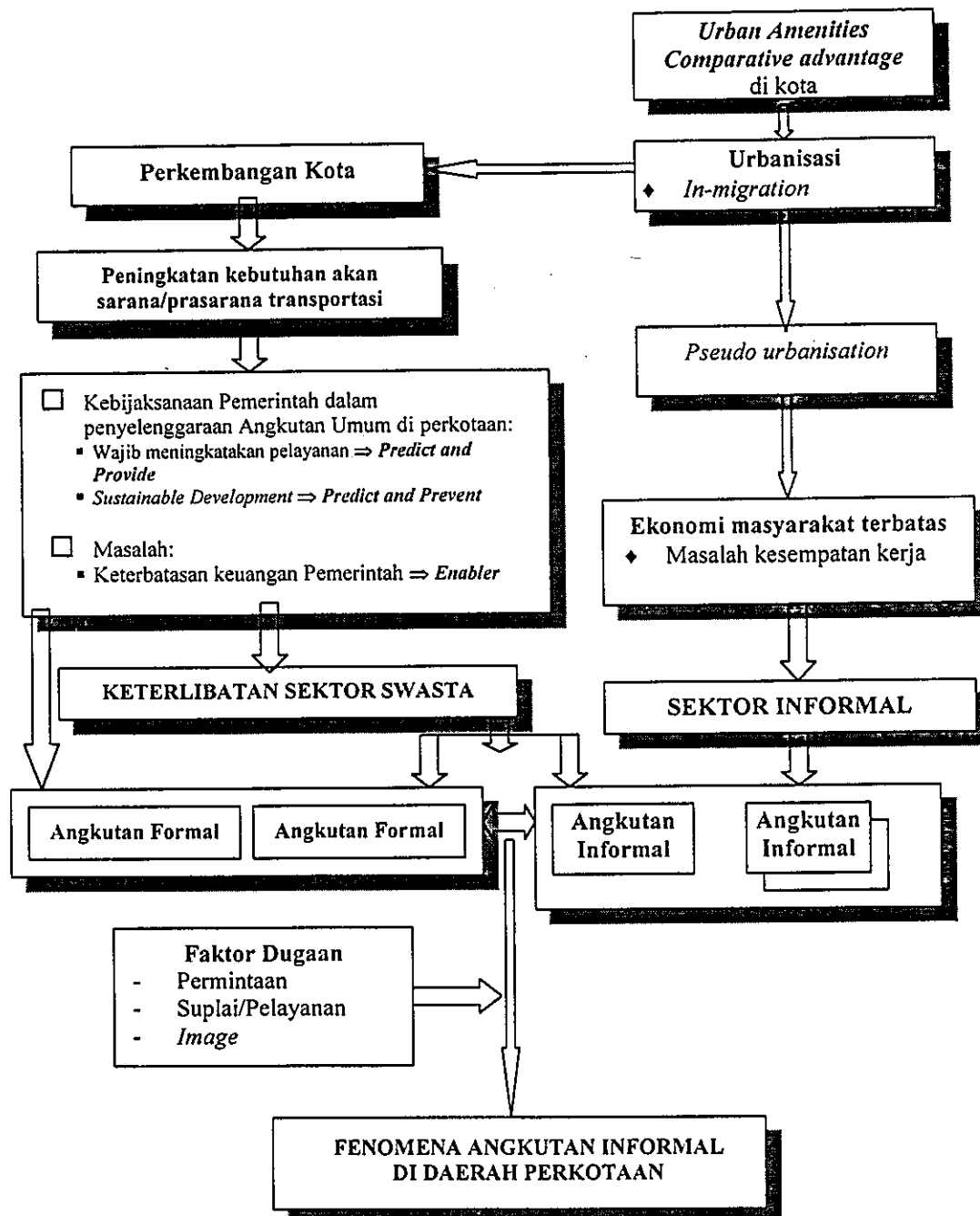
1.5.2. Ruang Lingkup Pembahasan

Lingkup materi yang akan dibahas dalam penelitian ini meliputi:

1. Ada dua pendekatan pengertian angkutan informal, yaitu secara legal dan pengelolaan. Secara legal, angkutan informal adalah kendaraan pelat hitam yang tidak memiliki izin trayek “umum”. Secara pengelolaan, angkutan informal adalah baik pelat hitam maupun kuning, namun tidak dioperasikan berdasarkan pengelolaan administrasi formal. Dalam penelitian ini yang dimaksud dengan angkutan informal adalah hanya mobil minibus pelat hitam roda empat yang berfungsi sebagai kendaraan keluarga yang dioperasikan untuk umum di wilayah studi.

2. Alasan dan latar belakang munculnya angkutan informal ditinjau dari sudut pandang aktor angkutan informal dan penumpang, serta pandangan dan sikap institusi dalam menanggapi munculnya fenomena angkutan informal di kota Bandung.
3. Sektor informal, angkutan umum informal di perkotaan, karakteristik dan peran angkutan umum serta penggunaannya di perkotaan.
4. Karena beberapa keterbatasan, penelitian hanya dibatasi sekitar sebelas hari untuk melakukan observasi dan wawancara lapangan. Selain itu dilakukan tiga hari penyebaran kuesener kepada aktor angkutan informal dan kepada responden calon penumpang bus kota dan angkutan informal di Cicaheum dan Alun-alun Bandung.

1.6. Kerangka Pikir



1.7. Sistematika Penulisan

Esensi sistematika penulisan tesis ini, akan disajikan mulai dari pendahuluan, kajian pustaka, metode penelitian, gambaran umum angkutan umum di wilayah studi, hasil dan analisis. Selanjutnya akan ditutup dengan kesimpulan dan saran, dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

Bab I, *Pendahuluan*, yang membahas tentang latar belakang, masalah, tujuan dan manfaat penelitian, dan ruang lingkup wilayah serta lingkup pembahasan.

Bab II, *Sektor Informal dan Angkutan Informal dalam Peran dan Fungsinya di Perkotaan*, membahas tentang beberapa pengertian/definisi, konsep dasar, serta berbagai kajian pustaka mengenai informalitas termasuk juga peran dan fungsi angkutan paratransit.

Bab III, *Metode Penelitian*, membahas tentang metoda dan pendekatan, jenis penelitian, metoda pengumpulan data, metoda analisis yang digunakan.

Bab IV, *Kondisi Angkutan Umum pada Jalur Cicaheum – Alun-alun*, menyajikan data sekunder tentang gambaran umum kota Bandung, kondisi penduduk dan tenaga kerja, kondisi sosial ekonomi, pola guna lahan, jaringan jalan, rute dan trayek armada angkutan umum kota Bandung, rute bus kota, dan kondisi angkutan umum pelat hitam pada jalur tengah Cicaheum-Alun-alun Bandung.

Bab V, *Fenomena Angkutan Informal Pada Jalur Cicaheum – Alun-alun Bandung*, merupakan hasil penelitian dan pembahasan. Dalam bab ini dibahas mengenai fenomena angkutan informal di kota Bandung pada jalur tengah, dilengkapi dengan berbagai hal yang mempengaruhinya, berdasarkan kacamata institusi, aktor dan para penumpang, termasuk fenomena sektor informal secara umum.

Bab VI, *Kesimpulan*, dimana pada bab ini ditampilkan kesimpulan dari hasil penelitian yang mengacu kepada permasalahan dan tujuan penelitian. Selanjutnya

dituangkan suatu saran, bila ditemukan sesuatu yang layak untuk dikoreksi, ditambahkan, dikurangi dan sebagainya agar berguna bagi wacana ilmu pengetahuan dimasa yang akan datang, atau bahkan untuk pengetahuan praktis di lapangan. *Insya Allah.*



PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

**STUDI FENOMENA ANGKUTAN
INFORMAL DI DAERAH PERKOTAAN
(Studi Kasus Jalur Cicaheum-Alun
Alun Kota Bandung)**

PETA

**LAY OUT JALUR
CICAHEUM - ALUN-ALUN BANDUNG**

Keterangan :

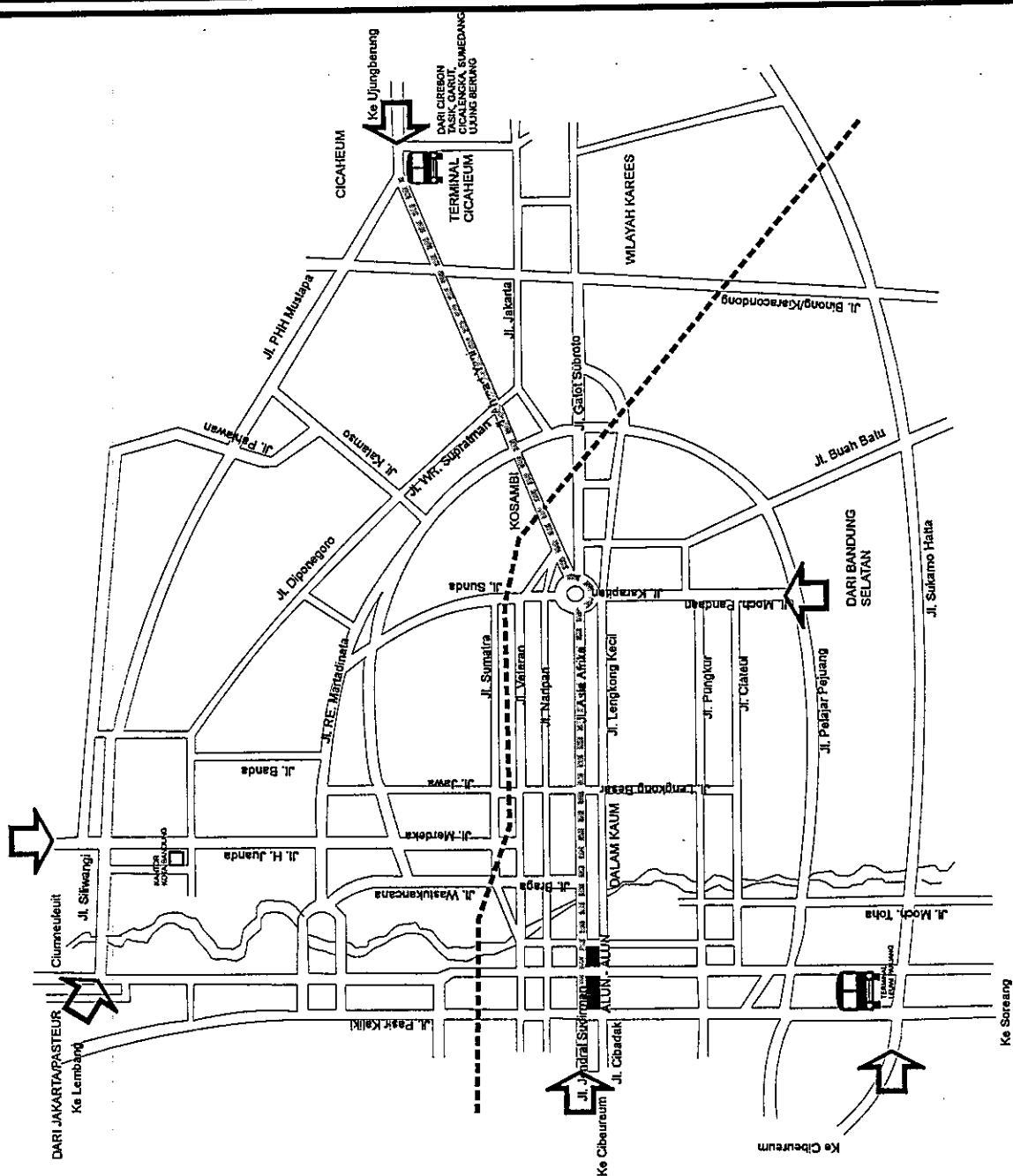


SUMMER

BAPPEDA KOTA BANDUNG

| | | |
|-------|-----------|-------|
| SKALA | No Gambar | UTARA |
|-------|-----------|-------|

1:3.000



BAB II

SEKTOR INFORMAL DAN ANGKUTAN INFORMAL DALAM FUNGSI DAN PERANNYA DI PERKOTAAN

2.1. Pengertian dan Definisi Sektor Informal

Secara umum yang dimaksud dengan sektor informal adalah kegiatan ekonomi yang tidak terorganisasikan dan belum terjangkau oleh kebijakan pemerintah. Istilah sektor informal sendiri lahir pada penelitian Keith Hart (1971) dalam Daldjuni (1998: 222) yang menulis laporannya berjudul *Informal Income Opportunities: an urban employment in Ghana*.

Definisi Sektor informal dari sudut pandang ekonomi menunjuk pada kegiatan ekonomi yang bersekala kecil, padat karya, tak mementingkan kualifikasi khusus, lekat dengan rasa kekeluargaan, fleksibilitas tinggi (luwes), tak stabil, tak teratur, upah rendah dan barangkali bebas proteksi (Daldjuni, 1998: 224).

Sementara itu *International Labour Organization (ILO)* menyatakan bahwa sektor informal terdiri dari unit usaha berskala kecil yang “memproduksi” serta mendistribusikan barang dan jasa, dengan tujuan pokok untuk menciptakan kesempatan kerja bagi dirinya masing-masing dan dalam usahanya itu sangat dibatasi oleh kapital dan keterampilan (Sethuraman, 1981 dalam Mundrajad, 1997: 185).

Menurut Ever (1991), sektor informal diartikan sebagai kegiatan bidang produksi barang dan jasa tertentu yang menghindar dari pengawasan negara dan pantauan statistik pemerintah.

Dipak Mazumbar dari Bank Dunia memberi batasan tentang sektor informal sebagai “unit-unit usaha yang tidak atau sedikit sekali menerima proteksi secara resmi dari pemerintah”. Atau dapat juga: “suatu unit usaha yang telah memperoleh bantuan ekonomi

dari pemerintah, tetapi karena sesuatu hal unit usaha itu belum dapat berkembang". Kriteria sektor informal di atas menonjolkan *accessibility* terhadap suatu fasilitas yang diberikan oleh pemerintah, yang dijadikan ukuran (Mundradjad, 1997).

2.2. Karakteristik Sektor Informal

Menurut Bromley (1979), kegiatan informal memiliki karakteristik sebagai berikut:

- a. mudah dimasuki
- b. cenderung menggunakan sumberdaya lokal
- c. perusahaan milik keluarga
- d. beroperasi dengan skala kecil
- e. tenaga kerja intensif dan adaptasi terhadap teknologi yang ada
- f. tidak memerlukan pendidikan formal
- g. tidak memiliki aturan dan kompetisi pasar

Sektor informal di Indonesia, menurut Hidayat (1978) dalam Mundradjad (1997) umumnya mempunyai ciri-ciri / karakteristik sebagai berikut:

1. Kegiatan usaha tidak terorganisir secara baik, karena timbulnya unit usaha tidak menggunakan fasilitas/kelembagaan yang tersedia di sektor formal.
2. Pada umumnya, unit usaha seperti ini tidak memiliki izin usaha.
3. Pola kegiatan usaha tidak teratur dengan baik, dalam arti lokasi maupun jam kerja.
4. Pada umumnya kebijakan pemerintah untuk membantu golongan ekonomi lemah tidak sampai ke sektor ini.
5. Unit usaha mudah keluar masuk dari satu sub sektor ke sub sektor lain.
6. Teknologi yang digunakan bersifat primitif.
7. Modal dan putaran usaha relatif kecil, sehingga skala operasi juga relatif kecil.

8. Untuk menjalankan usaha tidak diperlukan pendidikan formal, karena pendidikan yang diperlukan diperoleh dari pengalaman sambil bekerja.
9. Pada umumnya termasuk golongan *one-man enterprise* dan dikerjakan oleh buruh dari kalangan keluarga sendiri.
10. Sumber dana modal usaha, pada umumnya berasal dari tabungan sendiri atau dari lembaga keuangan yang tidak resmi.
11. Hasil produksi atau jasa terutama dikonsumsi oleh golongan masyarakat kota/desa yang berpenghasilan rendah, tetapi kadang-kadang oleh yang berpenghasilan menengah.

Peranan sektor informal di Indonesia sangat penting. Menurut Biro Pusat Statistik (1978), angkatan kerja pertanian dan kemasyarakatan tersalur ke sektor informal sebanyak 73,2%. Adapun yang formal (industri, perdagangan dan pertambangan 22,1%). Sektor informal pun mampu menyumbang sebanyak 64,9 % dari Produk Domestik Bruto, sementara sektor formal seperti industri hanya 22,5 %. Menurut penelitian di Jawa (1980) rincian tenaga kerja informal di kota, sebagai berikut: perdagangan 50 %, jasa 20 %, industri 15 %, transportasi 10 % dan konstruksi 5 % (Daldjuni, 1998: 225).

Sementara berdasarkan hasil studi di berbagai kota di Jawa dan luar Jawa, memperlihatkan bahwa daya serap kesempatan kerja di sektor informal cukup tinggi. Dengan demikian sektor informal sangat membantu kepentingan masyarakat, yaitu menyediakan kebutuhan masyarakat golongan menengah ke bawah, dan juga menyediakan lapangan pekerjaan dengan penyerapan tenaga kerja secara mandiri atau dengan kata lain, menjadi sabuk pengaman bagi tenaga kerja yang memasuki pasar kerja (Mundrajad, 1997).

Besarnya angka-angka tersebut di atas membuktikan bahwa sektor informal menjadi tempat pelarian manusia urban. Karena di dalam tata kerjanya berlaku terus

kegotongroyongan (meski ada persaingan juga tentunya) yang nampak pada pembagian kerja antar bidang kegiatan dan semacam spesialisasi, maka *shared poverty system* yang ada di pedesaan juga menjalar ke sektor informal itu. Akibatnya muncul *invokasi* kota (tak terduga) yang menyangkut sektor informal.

TABEL II.1
PROPORSI PEKERJAAN INFORMAL DI BEBERAPA KOTA
DI JAWA DAN LUAR JAWA, 1993

| NO | KOTA | % PEKERJA SEKTOR INFORMAL |
|----|-------------------|---------------------------|
| | <u>Jawa:</u> | - |
| 1 | Jakarta | 37,1 |
| 2 | Surabaya | 34,9 |
| 3 | Semarang | 35,7 |
| 4 | Bandung | 31,9 |
| 5 | Yogyakarta | 43,4 |
| 6 | Surakarta | 40,9 |
| | <u>Luar Jawa:</u> | - |
| 7 | Palembang | 55,6 |
| 8 | Medan | 41,2 |
| 9 | Ujungpandang | 45,1 |
| 10 | Bandar Lampung | 48,2 |
| 11 | Padang | 43,7 |
| 12 | Samarinda | 52,3 |
| 13 | Manado | 40,3 |

Sumber: Sussenas, 1993 oleh Effendi, 1997 dalam Mundradjad, 1997

Sehubungan dengan signifikansi peranan sektor informal, maka Todaro (1994) dalam Mundradjad (1997) memberi alasan-alasan penting untuk lebih mendalami sektor informal, karena hal-hal sebagai berikut:

- a. Sektor informal menghasilkan surplus, meskipun berada dalam suatu lingkungan kebijaksanaan yang memusuhinya.
- b. Sebagai akibat dari rendahnya intensitas penggunaan kapital, hanya sebagian kecil saja dari kapital yang diperlukan di sektor formal diperlukan untuk mempekerjakan seseorang di sektor informal.

- c. Menyediakan kesempatan kerja untuk mendapatkan latihan dan magang dengan biaya yang jauh lebih rendah daripada yang disediakan oleh lembaga-lembaga formal dan sektor formal.
- d. Sektor informal membutuhkan tenaga yang tidak memiliki keterampilan, atau cukup hanya setengah terampil saja yang penawarannya semakin meningkat, dan penawaran tersebut mustahil akan diserap oleh sektor formal yang sifat permintaannya membutuhkan orang dengan tingkat keterampilan tertentu.
- e. Sektor informal mungkin akan dapat menggunakan teknologi tepat guna dan memanfaatkan sumber daya setempat yang tersedia yang memungkinkan alokasi sumber daya, dapat dilaksanakan secara lebih efisien.
- f. Sektor informal memainkan peranan yang penting dalam mendaur ulang barang-barang buangan.

2.3. Fenomena Perkembangan Sektor Informal

Di Indonesia dan di negara-negara dunia ketiga lainnya, meningkatnya arus urbanisasi telah mengakibatkan pesatnya perkembangan sektor informal di kota-kota besar. Hal ini dapat dimengerti, mengingat arus *in-migration* tidak seluruhnya terserap oleh sektor formal yang sangat terbatas. Di negara maju, urbanisasi merupakan *real urbanisation*, karena kota betul-betul membutuhkan tenaga kerja. Orang datang dari daerah/desa dengan berbekal keterampilan yang memadai.

Sementara, kota di Indonesia belum betul-betul membutuhkan tenaga kerja, karena arus urbanisasi tidak diimbangi oleh adanya perluasan kesempatan kerja di kota, baik sektor industri, jasa atau membuka usaha sendiri, tapi karena adanya faktor penarik sehingga masyarakat terpaksa mengadakan *in migration* dari desa ke kota walau dengan

keterampilan yang sangat terbatas. Urbanisasi di Indonesia dikenal dengan urbanisasi semu, karena sebagian besar tenaga kerja tersebut terserap ke sektor informal.

Faktor pendorong migrasi terkesan lebih kuat dibandingkan dengan faktor penariknya. Buktinya, walau hidup tidak layak di kota, tetap saja arus migrasi tidak pernah surut dari tahun ke tahun. Penyelesaian masalahnya secara logis adalah mendinamisasi pembangunan pedesaan (Rachbini, 1991).

2.4. Permasalahan Sektor Informal

2.4.1. Tinjauan Ekonomi

Dalam sektor pertanian tengah terjadi proses marjinalisasi yang mendorong angkatan kerja produktif bermigrasi ke kota besar. Perbedaan tingkat upah dan kesempatan kerja di desa dan di kota merupakan faktor yang menstimulasi angkatan kerja untuk pindah ke kota. Fakta ini merupakan akar masalah dari sistem ekonomi secara makro sehingga masalah perkotaan sangat perlu dikaitkan dengan kondisi pedesaan yang mendorong penduduknya berbondong-bondong ke kota (Rachbini, 1991: 4-10).

Fakta lain adalah kecenderungan meningkatnya pengangguran baik terselubung maupun terbuka, serta berlakunya upah yang rendah sehingga menyebabkan pembengkakan kaum miskin di kalangan petani dan golongan informal di perkotaan.

Lapangan kerja alternatif di kota belum tumbuh secara memadai, karena pola pembangunannya bias urban (Rachbini, 1991: 5). Seperti ditemukan Mc Gee (1977), kebanyakan perkembangan kota-kota besar di dunia ketiga, khususnya di Asia Tenggara, sering tidak diimbangi oleh kesempatan kerja yang memadai, meskipun pertumbuhan ekonominya cukup pesat.

2.4.2. Tinjauan Hukum

Di negara sedang berkembang seperti Indonesia, masalah sektor informal menjadi semakin gawat karena pranata formal tidak mendukung keberadaan sektor informal dalam arti yang sebenarnya. Pada tingkat pengambilan keputusan nasional, eksistensi kaum miskin sangat dilindungi baik oleh UUD-45, GBHN dan perangkat hukum nasional lainnya. Tetapi pada tingkat pengambilan keputusan di daerah dan pelaksanaannya, keberadaan sektor informal justru terdiskriminasi dan tersisihkan (Rachbini, 1991).

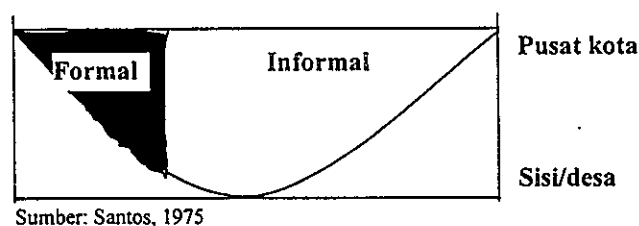
Ada paradoks pengambilan keputusan. Ketika pemerintah pusat mengumandangkan jargon pembangunan untuk memerangi kemiskinan, sementara pemerintah daerah melakukan penertiban berbagai kegiatan ekonomi informal tanpa memberikan alternatif yang jelas (Rachbini, 1991). Padahal dalam konteks seperti itu, pemda harus menyadari bahwa perkembangan kota mereka menjadi lebih pelik karena proses modernisasi itu sendiri, serta goyahnya sektor pertanian dalam mempertahankan tenaga kerja dalam jumlah besar.

Dengan begitu pemecahan pengembangan sektor informal sangat tergantung kepada kebijakan atau kemauan politik pemerintah (Soetomo, 2000).

2.4.3. Pembangunan Kota

Dalam pembangunan kota, sektor formal dikenal sebagai sektor *superior*, dan sektor informal sebagai sektor *inferior* (Santos, 1975).

GAMBAR 2.1
PROPORSI SEKTOR FORMAL DAN INFORMAL DI KOTA/DESA



Artinya porsi tenaga kerja yang terserap kedalam sektor formal relatif lebih kecil dari yang terserap kedalam sektor informal, baik di kota maupun di desa. Namun di desa fenomena seperti ini tidak begitu terasa sehubungan struktur sosialnya masih bersifat masyarakat agraris, guyub dan gotong royong dengan kepentingan dan mata pencaharian yang relatif homogen.

Tinjauan lain dari gambar di atas adalah heterogenitas tingkat kualitas kegiatan kota, menurun dari kota besar ke kota kecil. Atau dapat dilihat bahwa permasalahan sektor informal muncul di kota besar, dan berkurang pada kota-kota yang makin kecil (Soetomo, 2000).

Permasalahan dan fenomena sektor informal dalam pembangunan kota adalah sebagai berikut:

- a. Sektor informal muncul dari kemiskinan di perkotaan
- b. Sektor informal selalu menyerobot ruang milik umum (*public space*), sehingga pemerintah harus selalu “mensubsidi”. Hal ini akibat tidak diserapnya pajak secara formal.
- c. Sektor informal tumbuh karena modernisasi sehingga menghasilkan keberagaman strata sosial ekonomi (Santos, 1975). Maka lahir dua fenomena sektor informal. Pertama, sektor informal sebagai pesaing sektor formal (parasit). Kedua sebagai kepanjangan tangan sektor formal. Jadi sektor informal tersebut dibentuk oleh keberadaan sektor formal juga. Fenomena tersebut, distimulasi juga oleh hukum di Indonesia, belum dilaksanakan sebagaimana mestinya.

2.5. Angkutan Umum Formal dan Informal

2.5.1. Definisi Angkutan Formal dan Informal

Pengertian formal dan informal angkutan umum, hingga saat ini belum ada kesepakatan definisi yang baku. Namun demikian dalam terminologi akademik, bahwa secara pengelolaan: angkutan umum formal adalah moda angkutan yang sudah punya sistem administrasi yang baku sebagai sebuah perusahaan. Secara otomatis perusahaan jenis ini akan menghitung seluruh penyusutan alat dan jumlah personil secara formal dan kaku. Contoh Damri, PPD, dan sebagainya.

Sementara angkutan umum informal tidak terikat aturan administrasi formal yang kaku, bahkan bersifat luwes. Dalam terminologi legalitas, angkutan formal adalah yang memiliki izin rute trayek, sementara informal tidak memiliki izin rute trayek.

Menurut Soto (1991: 109), usaha angkutan informal seperti juga permukiman dan perdagangan informal, berjalan di luar hukum, dan bahkan melanggar hukum. Selanjutnya menurut Soto (1991), angkutan informal adalah angkutan yang tidak memiliki izin secara formal dari yang berwenang. Mereka berjalan diluar hukum, dan bahkan melanggar hukum (*pirates*).

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh *Instituto Libertad y Democracia (ILD)* pada tahun 1984 menunjukkan bahwa sektor informal menguasai 91 % dari 16.228 kendaraan yang digunakan untuk angkutan kota di kota Lima Peru. Kendaraan yang digunakan untuk menyediakan jasa angkutan ini adalah sedan, pick up, volkswagen, dan berbagai jenis van lainnya.

Di kota Lima, sektor informal menyelenggarakan fungsi sosial yang sangat penting, yaitu memenuhi kebutuhan angkutan para penghuni permukiman informal. Pengusaha informal memusatkan jasa mereka di tempat-tempat yang ramai, sedangkan

perusahaan angkutan milik negara dan perusahaan angkutan formal lainnya sebagian besar melayani daerah-daerah tempat tinggal tradisional.

2.5.2. Peran dan Fungsi Angkutan Umum Dalam Sistem Perkotaan

a. Peran dan Fungsi Angkutan Dalam Konteks Kegunaan Tempat dan Waktu (*place utility* dan *time utility*)

Transportasi memiliki peran yang positif dan signifikan dalam bidang ekonomi, sosial, politik dan perluasan kawasan. Transportasi merupakan bagian integral dari fungsi suatu masyarakat. Transportasi menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari aktifitas produksi dan hiburan, barang-barang, serta pelayanan yang tersedia untuk konsumsi (Morlok; 1994:33).

Berdasarkan definisinya, transportasi adalah: gerakan orang dan barang serta berbagai fasilitas yang digunakan untuk keperluan itu (Hay; hal.3). Gerakan orang utamanya diasumsikan dalam wilayah perkotaan (*urban areas*). Dengan kata lain, transportasi memiliki arti dan fungsi. Fungsi utamanya yaitu menghubungkan penduduk ke *land use*. Tujuan penyelenggaraan pelayanan transportasi adalah memberikan kemudahan akses dan menjamin mobilitas penduduk. Dalam hal ini transportasi memberi kontribusi penting dalam hal karakteristik kegunaan (*utility*).

Ada dua “kegunaan” yang berkaitan dengan peran dan fungsi transportasi, yaitu kegunaan tempat (*place utility*) dan kegunaan waktu (*time utility*) (Hay; hal.3). *Place utility* dijelaskan sebagai “orang/barang/sesuatu, hanya akan berguna/berharga di tempat tertentu”. *Time utility* dijelaskan sebagai “orang/barang/sesuatu, hanya akan berguna bila waktunya tepat”.

b. Sistem Penggunaan Angkutan Umum di Perkotaan

Sistem transportasi perkotaan yang menyangkut arus yang bergerak di atas jalan raya (*flow entities*), terdiri dari sistem angkutan penumpang dan sistem angkutan barang. Sistem angkutan penumpang dikelompokkan menurut penggunaan dan cara pengoperasiannya (Vuchic, 1981 dalam LPKM ITB, 1997), yaitu:

- a. Angkutan pribadi, adalah angkutan yang dimiliki dan dioperasikan oleh dan untuk keperluan pribadi pemilik.
- b. Angkutan umum, yaitu angkutan yang dimiliki seseorang dan dioperasikan oleh sipemilik ataupun operator yang dapat digunakan untuk umum dengan persyaratan tertentu.

Ada dua sistem penggunaan angkutan umum, yaitu:

- a. Sistem sewa atau *demand responsive system*, yaitu kendaraan dapat dioperasikan baik oleh operator maupun penyewa, dalam hal ini tidak ada rute dan jadwal tertentu yang harus diikuti oleh pemakai. Contoh taksi.
- b. Sistem penggunaan bersama atau *transit system*, kendaraan dioperasikan oleh operator dengan dengan rute dan jadwal yang biasanya tetap. Ada dua jenis sistem transit yaitu:
 - ♦ *Paratransit* : pengoperasian sistem angkutan jenis ini tidak ada jadwal yang pasti dan kendaraan dapat berhenti sepanjang rutanya. Contoh angkutan kota.
 - ♦ *Mass transit* : pengoperasian sistem angkutan jenis ini memiliki jadwal dan perhentian yang pasti. Contoh bis kota.

c. Peran Angkutan Umum Dalam Sistem Perkotaan

Ditinjau dari konteks sistem transportasi kota, angkutan umum merupakan komponen yang sangat signifikan. Karena kondisi angkutan umum yang buruk, akan menyebabkan turunnya efektifitas dan efisiensi sistem perkotaan secara keseluruhan, baik ditinjau dari pemenuhan kebutuhan mobilitas masyarakat maupun ditinjau dari mutu kehidupan kota.

Alasan utama yang dapat menjelaskan mengapa angkutan kota memiliki peran yang penting dalam masyarakat kota, karena di belahan dunia manapun selalu ada sekelompok masyarakat yang tergantung pada angkutan umum untuk memenuhi kebutuhan mobilitasnya. Fenomena ini bukan monopoli orang yang tidak memiliki kendaraan pribadi, namun juga pemilik kendaraan pribadi, akan menggunakan angkutan umum dengan berbagai alasan.

Secara umum orang akan menggunakan angkutan umum karena tiga aspek: *pertama*, alasan fisik seperti terlalu kecil, sakit, atau terlalu tua. *Kedua*, alasan legal seperti tidak memiliki SIM, dan *ketiga*, alasan finansial (tidak memiliki kendaraan pribadi).

2.5.3. Karakteristik Kelompok Pengguna Angkutan Umum

Ditinjau dari pemenuhan akan kebutuhan mobilitasnya, masyarakat perkotaan dapat dibagi dalam 2 (dua) kelompok utama, yaitu kelompok *choice* dan kelompok *captive* (LPKM-ITB, 1997).

Kelompok *choice*, adalah orang-orang yang mempunyai pilihan dalam pemenuhan kebutuhan mobilitasnya. Mereka terdiri dari orang-orang yang dapat menggunakan kendaraan pribadi, karena secara finansial, legal dan fisik memenuhi syarat. Sementara kelompok *captive*, adalah orang-orang yang tergantung pada angkutan umum untuk memenuhi kebutuhan mobilitasnya.

Jumlah dan prosentase kelompok *captive* pada suatu kota sangat bergantung pada seberapa makmur dan berkembangnya kota yang bersangkutan. Di negara berkembang, kelompok *captive* ini sangat signifikan dalam jumlah dan prosentasenya. Jadi pengguna angkutan umum adalah kelompok *captive* ditambah dengan beberapa persen orang dari kelompok *choice*.

2.5.4. Indikator Pelayanan Angkutan Umum di Perkotaan

a. Kriteria Pelayanan Angkutan Umum di Perkotaan

Ada hubungan antara ukuran kota dengan pilihan moda angkutan umum seperti dipengaruhi oleh kepadatan rumah, perkantoran, pertokoan dan tata guna lahan yang ada di sekitar daerah asal dan tujuan (Simpson, 1994: 140). Sebagian masyarakat menginginkan suatu jenis angkutan umum karena alasan besar ongkos dan keefektifan layanannya. Ada juga hubungan antara panjang perjalanan dengan jenis angkutan umum yang memadai.

Kriteria tentang pilihan masyarakat kota terhadap layanan angkutan umum, secara terinci diuraikan sebagai berikut (Simpson, 1994: 143-148):

1. Adaptasi terhadap rute.

Kondisi rute, seperti kedekatan terhadap daerah tujuan perjalanan akan mempengaruhi pilihan moda angkutan.

2. Efek tata guna lahan (*land use*)

Aksesibilitas moda lebih disukai yang mampu menghubungkan ke dalam banyak *land use* yang intensif.

3. Penjelajahan (*Ridership*)

Pilihan ini lebih berorientasi ekonomi, yaitu berapa besar biaya/ongkos yang harus dikeluarkan. Efisiensi biaya penumpang-kilometer jadi pertimbangan utama disamping waktu tempuh.

4. Kenyamanan, keandalan dan kecepatan layanan

Pilihan aspek kenyamanan, keandalan dan kecepatan layanan, lebih dari pilihan terhadap beberapa kualitas kendaraan.

5. Menciptakan kesan

Kadang-kadang sarana angkutan umum yang dipilih oleh penumpang, disebabkan tercipta kesan yang baik dari moda tersebut.

6. Keamanan penumpang

Ada dua macam keamanan yang jadi bahan pertimbangan, yaitu aman dari kecelakaan, dan aman dari tindak kejahatan.

b. Mendefinisikan karakteristik pelayanan *paratransit* dalam sistem angkutan umum perkotaan

Menurut Kirby (1974:9), definisi *paratransit* adalah suatu bentuk angkutan penumpang dalam kota yang disediakan untuk umum, dan dibedakan dari angkutan biasa (*conventional transit*) seperti bus, dan dapat beroperasi melalui jalan raya dan sistem jalan lain.

Karakteristik pelayanan yang perlu dipertimbangkan oleh *paratransit* diantaranya sebagai berikut (Kirby, 1974: 252-255):

- ◆ Rute yang fleksibel (*Permissible Route*)
- ◆ Derajat prifasi
- ◆ Keamanan penumpang dari kecelakaan dan kejahatan
- ◆ Keandalan, terhadap jadwal dan pengaruh kemacetan
- ◆ Kenyamanan, pengatur suhu, tempat duduk, ruang penumpang dan ruang paket

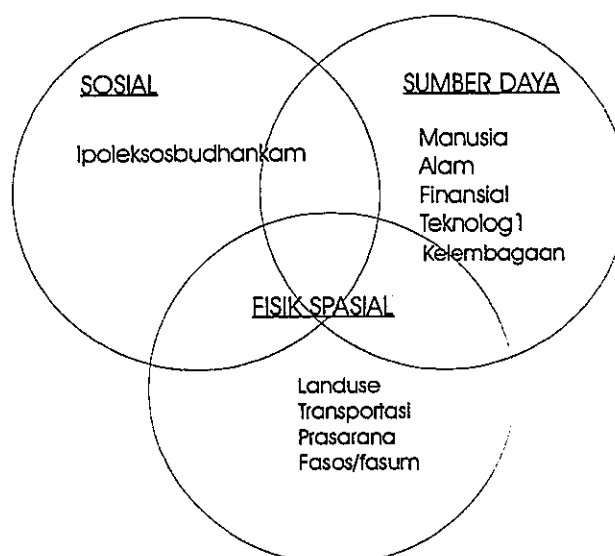
2.5.5. Fenomena Munculnya Angkutan Informal

Kota merupakan arena pergaulan antar berbagai kepentingan. Maka konflik dan ketidakpastian akan selalu timbul. Misalnya konflik antara pertumbuhan ekonomi dengan pemerataan, antara pembangunan fisik dengan pelestarian lingkungan, antara sektor formal dengan sektor informal; dan juga antara angkutan kota formal dan angkutan kota informal.

Untuk itu, manajemen perkotaan tidak boleh terpasung hanya pada manajemen perubahan (*management of change*) atau manajemen pertumbuhan (*mangement of growth*) saja, tapi harus pula mempertimbangkan manajemen konflik (*management of conflict*) (Budihardjo, 1997:30).

Tidak bijaksana bila manajemen pembangunan kota selalu dilihat dari perumusan fisik dan keruangan semata yang bersifat serba deterministik, rasional, dan fungsional. Manajemen pembangunan harus pula melihat aspek sosial seperti kelembagaan, mekanisme pasar, peran swasta dan pelibatan masyarakat. Masing-masing elemen pembangunan kota berinteraksi dengan elemen lain, yaitu elemen sosial-sumber daya-fisik spasial (Canter, 1994; Budihardjo, 1997).

GAMBAR 2.2
INTERAKSI ELEMEN PEMBANGUNAN KOTA



Sumber: Canter, 1994; Budihardjo, 1997

Fenomena informalitas di kota, walaupun sering dinilai bermasalah, namun eksistensinya harus diakomodasi. Geertz dalam Dietermeyer (1995) melihat bahwa masyarakat kota bukan merupakan struktur sosial yang terintegrasi namun lebih bersifat kombinasi dari masyarakat kecil dimana biasanya cenderung terserap dalam sektor informal.

Ada dua pendekatan munculnya fenomena angkutan informal. Pertama lahir karena fenomena ekonomi masyarakat kota tidak berdaya karena tidak terserap kegiatan ekonomi sektor formal. Proses informalisasi kegiatan ekonomi mereka dapat dipandang sebagai sebuah upaya untuk bertahan hidup dari kondisi sistem yang kurang kondusif. Itulah sebabnya kegiatan ekonomi informal bersifat lebih resisten terhadap setiap gejolak ekonomi diluarnya, selain juga sebagai penyelamat bagi masalah ketenagakerjaan (Rachbini, 1991: 11). Sektor angkutan informal secara spesifik dipandang sebagai sektor lapangan kerja alternatif bagi masyarakat.

Kedua, karena masalah keterbatasan keuangan pemerintah, sehingga pemerintah tidak sanggup memenuhi kewajibannya dalam memenuhi kebutuhan penyelenggaraan angkutan umum sebagai sektor publik. Proses kesenjangan *supply – demand* angkutan umum secara alami dimanfaatkan oleh masyarakat, diantaranya melalui pengoperasian angkutan informal.

2.5.6. Karakteristik Angkutan Informal

Kecenderungan angkutan informal berupaya mencari peluang untuk menyerobot rute yang ada dan biasanya sudah digunakan oleh angkutan formal. Rute, bukanlah kekayaan berwujud seperti tanah atau jalan, melainkan kekayaan yang tidak tampak yang tergantung pada arus lalu lintas penduduk dan kebutuhan angkutan kota (Soto, 1991: 111).

Pengusaha angkutan umum informal menyerobot rute sendiri-sendiri, setelah melalui proses pengamatan dan penilaian untuk menentukan pilihannya. Proses ini bertolak dari perhitungan-perhitungan ekonomi. Untuk itu para pengusaha/ aktor angkutan informal setidaknya harus mengetahui terlebih dulu dimana ada permintaan yang besar akan angkutan, tetapi tidak mendapatkan layanan yang semestinya. (Soto, 1991: 112)

Pengusaha angkutan jenis ini harus memperkirakan besar kebutuhan penduduk akan angkutan, dan kemampuan jasa angkutan yang sebenarnya untuk melayani mereka. Penilaian atas beberapa rute ini karena mencakup beberapa hal teknis dan selera pemakai. Dalam proses ini, orang informal menjadi usahawan, karena dia belajar, ketika mencari cara yang terbaik untuk memperoleh dana dan memperkirakan permintaan dan bagaimana memenuhinya, bagaimana menyesuaikan sumber daya yang ada dalam tangannya. (Soto, 1991: 114)

Karena ke-informalannya itu, keberadaan angkutan ini dinilai tidak legal oleh Pemerintah daerah. Maka pengusaha informal harus mempertimbangkan akan hal-hal di bawah ini:

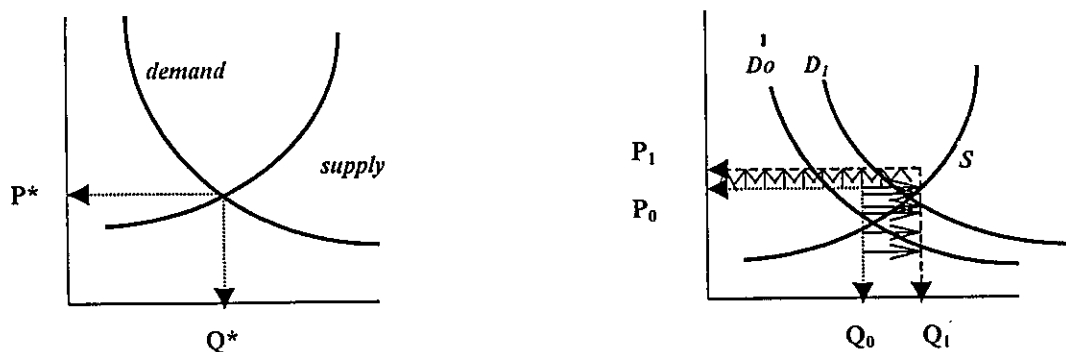
- a. *Pertama*, harus mempertimbangkan reaksi pihak lain sesama pengusaha, khususnya pengusaha angkutan formal, sehubungan dengan penyerobotan rute tersebut.
- b. *Kedua*, harus memperhitungkan sikap pihak yang berwajib, yakni polisi atau pemerintah kota.
- c. *Ketiga*, harus mempertimbangkan reaksi kelompok warga yang lain, karena beberapa warga akan mendukung agar layanan itu diteruskan dan menjadi pelanggan, tetapi beberapa lagi akan menentang karena ada resiko, bahwa kendaraan akan makin banyak dan lalu lintas akan semakin padat disekitar tempat tinggal mereka.

2.5.7. Hubungan Keseimbangan *Supply-Demand* Angkutan Formal Perkotaan Terhadap Fenomena Perkembangan Angkutan Informal

Berdasarkan prinsip aglomerasi (atau skala ekonomi menuju efisiensi atau kedekatan terhadap sesuatu), ekonomi kota besar menjadi pusat daerahnya sendiri dan pusat kegiatan kota yang lebih kecil. Artinya kota kecil tergantung pada tersedianya atau adanya kegiatan yang ada pada kota besar (Reksohardjo dan Karseno, 1994: 35). Adanya skala ekonomi sebagai keuntungan yang diperbandingkan, kemudian akan berkembang dan melahirkan terjadinya proses urbanisasi.

Ledakan urbanisasi, akan membutuhkan sarana kota seperti angkutan umum yang memadai. Pemenuhan permintaan - penawaran sarana kota sangat diperlukan demi tercapainya keseimbangan.

GAMBAR 2.3
KESEIMBANGAN *SUPPLY-DEMAND* DENGAN PERUBAHANNYA



(sumber: Lipsey, 1997)

Bila permintaan terhadap jasa naik (kuantitas dan kualitas), sementara penawaran tetap, maka akan mengakibatkan harga meningkat, dan jumlah yang ditawarkan meningkat.

Hukum permintaan – penawaran berlaku untuk semua barang dan jasa. Hukum ini dapat diadopsi ke dalam keseimbangan permintaan-penawaran prasarana angkutan umum perkotaan, dimana kesenjangannya dimanfaatkan oleh angkutan umum informal.

2.6. Biaya Operasional Dalam Pola Pengelolaan Angkutan Umum

Kebanyakan operator mengira bahwa yang disebut biaya adalah bensin, penyusutan, ban, pemeliharaan, surat izin, asuransi dan gaji. Biaya yang sebenarnya akan meliputi banyak hal lain yang tersembunyi, seperti waktu kendaraan menganggur, hari libur dan sakit para pengemudi, berbagai kelambatan, bunga atas modal, biaya parkir, biaya pelayanan, yang mana di dalam industri biasanya dimasukkan ke dalam biaya umum (Woodward, 1986: 42).

Cara sederhana untuk memahami biaya angkutan umum yaitu uang masuk yang diterima dari pelanggan harus lebih besar dari biaya operasional seluruhnya. Selisih penerimaan dan biaya merupakan keuntungan yang diperoleh atau pembayaran untuk pelayanan yang ia berikan. Jika biaya tak dapat ditekan menjadi lebih rendah, maka tak ada alasan untuk meneruskan usaha (Woodward, 1986: 42).

Secara konseptual biaya merupakan faktor yang menentukan dalam penetapan tarif angkutan, alat kontrol agar pengoperasian mencapai tingkat efektif dan efisien (Salim, 1998: 39). Tingkat tarif angkutan umum didasarkan pada biaya pelayanan yang terdiri dari: a) biaya langsung, dan (b) biaya tidak langsung.

Komponen biaya operasional yang berhubungan dengan penyusunan tarif, terdiri dari biaya langsung dan biaya tidak langsung. Komponen biaya langsung terdiri dari biaya tetap dan biaya variabel. Komponen biaya tetap diantaranya terdiri dari biaya penyusutan, biaya bunga modal, biaya awak kendaraan, biaya PKB, biaya KIR, biaya izin usaha, biaya izin trayek. Sementara komponen biaya variabel terdiri dari uang dinas jalan, bahan bakar, ban dan biaya pemeliharaan.

2.7. Kaitan Antara Jenis Moda Angkutan Umum Dengan Tarif Angkutan

Faktor yang mempengaruhi tarif angkutan umum adalah besarnya biaya langsung dan biaya tidak langsung, jarak perjalanan, jenis bahan bakar, intensitas jumlah penumpang, pola guna lahan dan ketersediaan jumlah kendaraan yang melayani kebutuhan pergerakan masyarakat.

Penyusunan tarif angkutan umum, erat kaitannya dengan biaya operasional seperti terlihat pada komponen biaya di sub bab di atas. Sehingga usulan tarif merupakan bagian dari komponen biaya angkutan per kilometer, jarak kilometer per hari, jumlah ritasi dan jumlah penumpang.

Jenis moda angkutan umum dapat dikelompokkan kedalam dua katagori. Pertama, moda angkutan penumpang, dan kedua, angkutan barang. Angkutan umum penumpang dikelompokkan menjadi: bus (angkutan berbadan lebar dengan kapasitas tempat duduk sekitar 40 tempat duduk), mikrolet (24 tempat duduk), dan angkot (12 tempat duduk). Perbedaan kedua yaitu dari jenis bahan bakarnya, yaitu solar untuk mesin diesel dan premium untuk mesin biasa.

Perbedaan jenis dan ukuran moda serta bahan bakar ini turut menentukan besarnya tarif yang dikeluarkan. Moda dengan ukuran besar dengan bahan bakar solar cenderung menghasilkan harga satuan tarif yang lebih murah daripada angkutan dengan kapasitas kecil dan berbahan bakar premium.

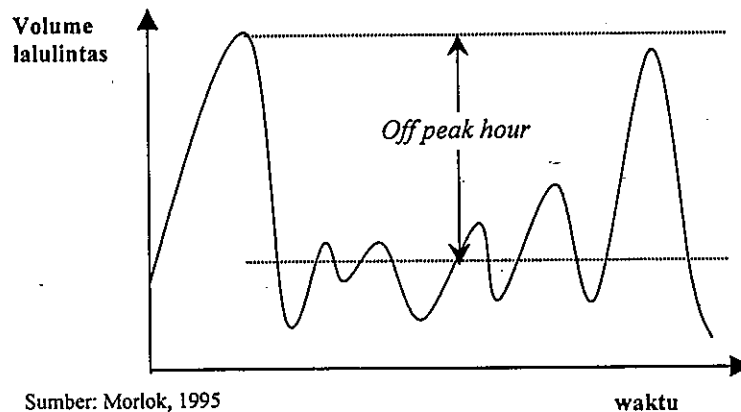
2.8. Faktor Kualitas Operasional Bus Kota dan Angkutan Informal

2.8.1. Intensitas Kendaraan Saat Jam-jam Tidak Sibuk (*off peak hour traffic*)

Peak hour traffic adalah periode waktu dimana volume lalu lintas pada kondisi puncak. Sementara *off peak hour* adalah periode waktu tertentu dimana volume lalu lintas

dalam kondisi minimal. Kondisi *peak hour* dan *off peak hour*, akan memiliki konsekuensi pada perbedaan kebutuhan optimal dari jumlah angkutan yang beroperasi.

GAMBAR 2.4
ILUSTRASI LALULINTAS TIDAK SIBUK (*OFF PEAK HOUR*)



2.8.2. Selisih Waktu Antar Kendaraan (*headway*)

Headway adalah periode waktu antara kendaraan di depan dengan kendaraan di belakangnya pada rute tertentu. *Headway* berhubungan dengan jarak dan waktu tempuh, serta frekuensi kendaraan pada periode waktu tertentu. Semakin kecil *headway*, maka lalulintas semakin padat, sehingga memerlukan peningkatan konsentrasi pengemudi. Kecilnya *headway* ini juga menentukan kepastian (*reliability*). Namun bila sangat kecil mengindikasikan pula kemacetan pada ruas jalan tersebut.

2.9. Kaitan Antara Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Dengan Karakteristik Pelayanan Bus Kota dan Angkutan Informal Terhadap Munculnya Angkutan informal

Berdasarkan kajian pustaka, lahirnya angkutan informal dapat dikaji dari pendekatan sosial ekonomi dan pendekatan transportasi. Dari kajian sosial ekonomi, lahirnya angkutan informal merupakan fenomena yang lazim muncul di negara berkembang.

Urbanisasi yang semu di negara berkembang, lapangan kerja formal belum mampu menyerap sebagian besar pencari kerja. Para pencari kerja terpaksa terserap kedalam aktifitas kerja informal. Sektor angkutan masih dipandang oleh masyarakat sebagai sektor yang membuka lapangan kerja. Terbukti sektor transportasi mampu menyerap 10% tenaga kerja dalam sektor informal.

Sesuai dengan karakteristik sektor informal, kegiatan usaha angkutan informal dapat langsung menyerap tenaga kerja. Hal ini karena sektor ini memiliki karakteristik tidak membutuhkan keterampilan khusus atau pendidikan tinggi, mudah dimasuki, perusahaan milik keluarga, tidak memiliki aturan dan kompetisi pasar, tidak terorganisasi dengan baik, umumnya tidak memiliki izin usaha dan lain-lain.

Beberapa kelenturan dari karakteristik angkutan informal inilah sehingga terus bertahan dari krisis. Karakteristik ini merupakan kajian pustaka yang dijadikan objek penelitian latarbelakang para aktor sehingga memilih menjadi aktor angkutan informal.

Kajian kedua dari sudut pandang transportasi. Kajian transportasi dapat ditinjau dari dua sisi. Pertama karakteristik kelompok pengguna angkutan umum, dan kedua karakteristik pelayanan moda angkutan umum itu sendiri. Berdasarkan karakteristik pengguna angkutan umum, selalu ada kelompok yang sangat tergantung terhadap angkutan umum (*captive*). Selain itu ada kelompok *choice* yang karena alasan finansial, legal dan fisik tetap menggunakan angkutan umum. Dua kelompok ini saja memiliki alasan yang berbeda dalam memilih moda angkutan umum yang memadai.

Ditinjau dari karakteristik angkutan umum, dapat dikaji dari kriteria pelayanan angkutan umum di perkotaan. Karakteristik ini meliputi adaptasi terhadap rute, efek *land use*, *ridership*, kenyamanan dan keamanan, keandalan dan kecepatan layanan. Karakteristik ini terutama ditinjau secara kualitatif, selain tinjauan kuantitatif.

Kesan terhadap pelayanan angkutan umum diperoleh dari penumpang, sebagai apresiasi terhadap pemilihan moda, khususnya terhadap berbagai kelebihan pelayanan angkutan informal terhadap angkutan formal yang ada.

Akselerasi terhadap kesinambungan angkutan informal, perlu ditinjau pula dari sudut pandang institusi. Institusi memiliki kewenangan dalam pengaturan dan penertiban angkutan yang beroperasi, sehingga tercipta tertib berlalulintas secara adil dan bijaksana.

Ketiga pihak inilah yang berperan memberi pengaruh terhadap perkembangan angkutan informal di perkotaan.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Metode penelitian

Menurut Whitney (1960) dalam Nazir, (1988: 64), studi tentang fenomena, lebih tepat menggunakan metode deskriptif, yakni: “pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat tentang hal-hal yang ada di masyarakat, termasuk hubungan kegiatan, sikap-sikap, pandangan-pandangan, dan pengaruh dari suatu fenomena”. Jadi studi fenomena-deskriptif tersebut digunakan untuk melihat faktor dan melihat hubungan antara satu faktor dengan faktor yang lain

Sosiologi fenomenologis pada dasarnya sangat dipengaruhi oleh filsuf Edmund Husserl dan Alfred Schultz, dimana peneliti dalam pandangan fenomenologis berusaha memahami arti peristiwa dan kaitan-kaitannya terhadap orang-orang biasa dalam situasi tertentu. Pengaruh lainnya berasal dari Weber yang memberi tekanan pada *verstehen*, yaitu pengertian interpretatif terhadap pemahaman manusia (Moleong, 1999:9).

Pendekatan penelitian dilakukan dengan melihat fenomena angkutan informal di perkotaan, melalui studi kasus pada jalur Cicaheum – Alun-alun Bandung. Sasaran penelitian adalah mengamati latar belakang perkembangan angkutan “*informal*” dari konsep ketidakseimbangan *Supply-Demand* angkutan formal, seperti karakteristik kualitas pelayanan (biaya, waktu, keamanan & kenyamanan) atau karena pertimbangan kuantitas.

Kedua, mengamati latar belakang pertimbangan para aktor angkutan informal, sehingga memilih bidang angkutan informal perkotaan, serta keuntungan/kerugiannya bila angkutan informal tersebut dijadikan angkutan formal. Ketiga, mengetahui pandangan institusi terhadap fenomena angkutan umum informal di kota Bandung.

Pendekatan ini dilakukan didasari oleh dugaan sementara, pertama fenomena lahirnya angkutan informal diakibatkan oleh tidak seimbangnya *supply-demand* angkutan formal. Berdasarkan pustaka tentang pertimbangan penumpang dalam pemilihan moda, dipengaruhi oleh tingkat pendidikan, pendapatan, umur, jenis kelamin, keamanan dan kenyamanan, waktu, atau aksesibilitas jalur terhadap *land use* yang diinginkan (Ortuzar and Willumsen, 1994).

Pendekatan lain akan dilakukan dari sudut pandang para aktor angkutan informal. Dugaan sementara, faktor lain yang mempengaruhi lahirnya fenomena angkutan informal di perkotaan tersebut dilatarbelakangi oleh pemikiran bahwa angkutan informal: (a) sebagai usaha yang menguntungkan, (b) modal usaha satu-satunya, (c) angkutan multi ganda (usaha dan keluarga), dan (d) rute trayek, waktu dan administrasinya sangat luwes.

3.2. Desain penelitian

Penelitian diarahkan kepada dua pendekatan, yaitu pendekatan transportasi dan pendekatan sosial ekonomi masyarakat kota Bandung. Pendekatan transportasi merupakan kajian terhadap *supply-demand* ketersediaan angkutan kota yang baik dan memadai, baik secara kualitas maupun kuantitas, maupun kajian terhadap suatu fakta bahwa keberadaan angkutan informal di kota Bandung tidak muncul di semua tempat. Dalam hal ini karakteristik angkutan umum dan karakteristik serta tingkat sosial ekonomi masyarakat pengguna angkutan umum akan ditinjau sebagai satu kesatuan kajian.

Untuk itu pendalaman dan analisis terhadap fenomena sektor informal dan fenomena angkutan informal akan merupakan pendalaman yang terintegrasi dengan karakteristik angkutan umum. Dalam hal ini perlu dilakukan perbandingan antara karakteristik angkutan formal bus kota dan angkutan informal di jalur tengah. Analisis lainnya berkaitan dengan kesan/*image* masyarakat pengguna angkutan terhadap sektor

transportasi sebagai salah satu sektor lapangan kerja, serta transportasi dalam kerangka pilihan moda yang berkaitan dengan tingkat sosial ekonomi masyarakat kota Bandung.

Pertimbangan yang perlu ditambahkan dalam analisis tersebut ialah mengenai konsep kemaslahatan jangka pendek dan jangka panjang dalam rangka konsep “menyantuni”. Hal ini berdasarkan kajian pustaka, bahwa pada umumnya aktor sektor informal merupakan masyarakat dengan tingkat sosial ekonomi menengah ke bawah. Namun demikian perlu dipikirkan pula cara mereduksi dampak negatif sektor/angkutan informal dari perkembangannya yang tidak terkendali, demi kemaslahatan jangka panjang kinerja kota.

3.2. Metode pengumpulan data

Pada penelitian ini dilakukan pengumpulan data baik data primer maupun sekunder. Data sekunder seperti jumlah penduduk, *land use*, data jumlah dan trayek bus kota dan angkutan umum, serta data pendukung lainnya akan diperoleh dari Pemda Kota Bandung, Dinas Lalulintas dan Angkutan Jalan Kota Bandung dan/atau Propinsi Jawa Barat, Biro Pusat Statistik, Perum Damri, Kepolisian, serta berbagai sumber data lain.

Data Primer akan diperoleh dengan memberikan kuesener kepada masyarakat calon pengguna angkutan informal dan bus kota jalur tengah di Cicaheum dan Alun-alun Bandung, pengemudi dan pemilik angkutan informal dan bus kota, serta kepada para pejabat di instansi terkait seperti Pemda Kota Bandung dan jajarannya. Maksud kuesener ini untuk menyerap data lisan dan tulisan langsung dari sumber pertama, yang akan dideskripsikan sebagai bahan kajian. Teknisnya tidak hanya berupa format kuesener kepada responden, namun juga pengamatan pasif (*observasi*) dan obrolan aktif dengan responden, yang mengacu pada *essensi* kuesener, sehingga mampu dideskripsikan secara alami.

Jumlah responden tidak dibatasi secara kaku atau terikat secara kaku pada batasan jumlah minimal seperti pada metoda kuantitatif. Tapi akan dilakukan pendalaman kajian secara kualitatif, walaupun dengan jumlah responden yang terbatas. Namun demikian akan diusahakan menyerap data aktor angkutan informal sebanyak angkutan informal yang beroperasi, dan sekitar 40-60 responden. Responden pejabat institusi akan dilakukan terhadap setiap pejabat kebijakan dan pejabat teknis yang menangani masalah angkutan umum di Kota Bandung. Sementara responden penumpang diperkirakan sebanyak empat puluh hingga enampuluh orang secara bebas di sekitar Cicaheum dan Alun-alun. Jumlah hari penyebaran kuesener ditentukan tiga hari ini masing-masing hari Minggu tanggal 4 Juni 2000; mewakili hari libur, hari Senin tanggal 5 Juni 2000 sebagai hari kerja yang sibuk dan hari Kamis tanggal 8 Juni 2000 sebagai hari kerja "biasa".

Data primer yang diharapkan dapat diserap, secara garis besar dibagi dua bagian. Pertama dari penumpang angkutan informal dan/atau penumpang bis kota; dan kedua, dari aktor angkutan informal tersebut. Sebagai bahan masukan, diharapkan juga diperoleh data primer dan sekunder dari institusi (Pemda Kota Bandung, Kepolisian, DLLAJ, Perum Damri), baik dalam rangka kebijakan institusional, maupun dalam kapasitas sebagai pendapat pribadi aparat, sehubungan dengan fenomena angkutan informal tersebut.

Data dari penumpang diantaranya mengenai: umur, jenis kelamin, pendidikan, pekerjaan, besarnya ongkos, asal perjalanan, tujuan perjalanan, kedekatan dengan tujuan, waktu tempuh, keamanan (dari kejahatan), kenyamanan (kelonggaran), alasan pemilihan moda angkutan dan sebagainya. Tujuan menyerap data tentang umur, jenis kelamin, pendidikan, pekerjaan dan besarnya ongkos, keamanan (dari kejahatan), kenyamanan (kelonggaran), dimaksudkan untuk mengetahui adakah pengaruh hal-hal tersebut dalam keputusan pemilihan moda angkutan informal.

Tujuannya ingin mengetahui apakah penumpang memilih angkutan informal karena adanya faktor kualitas pelayanan yang berbeda dari bus kota sebagai angkutan formal, tidak berdesak-desakan sehingga lebih nyaman bagi wanita dan bagi warga lanjut usia, atau karena adanya *image* bahwa angkutan informal lebih menggambarkan aktualisasi diri sebagai tumpangan masyarakat menengah, sehingga rela membayar lebih mahal.

Demikian juga dengan data mengenai asal/tujuan perjalanan, kedekatan dengan daerah tujuan, waktu tempuh, serta kepastian untuk mendapatkan angkutan informal tersebut. Dari karakteristik di atas ingin diketahui adanya faktor-faktor efisiensi dan efektifitas rute dalam keputusan pemilihan moda.

Dari aktor angkutan informal diharapkan data tentang latar belakang menjadi aktor yang bergerak di bidang ini. Apakah karena transportasi masih dianggap sebagai sektor yang menguntungkan, atau hanya karena krisis ekonomi, hanya iseng (bersifat sementara/situasional), atau memang karena menyadari berbagai fleksibilitas jenis angkutan ini dalam waktu, trayek yang tak terikat, dan faktor administrasinya

Diharapkan akan ditemukan faktor-faktor yang signifikan mempengaruhi sehingga lahir fenomena angkutan informal di perkotaan di wilayah studi. Untuk itu diharapkan responden memberikan data sesuai dengan persepsi dan hati nuraninya. Dengan harapan agar diperoleh hasil yang obyektif. Selanjutnya dilakukan interpretasi oleh penulis.

3.4. Metode analisis

Metode analisis dilaksanakan secara kualitatif¹, yaitu deskriptif-fenomenologis. Pengolahan data sekunder, digunakan pendekatan statistika sederhana, seperti

¹ Kualitatif menurut Bogdan dan Biklen (1982), merupakan suatu paradigma (kumpulan longgar dari sejumlah asumsi yang dipegang bersama, konsep atau proposisi yang mengarahkan cara berfikir dan penelitian) (Moleong, 1999:30). Karena penelitian kualitatif melakukan pada latar alamiah atau konteks dari

memperkirakan jumlah penduduk pada waktu yang akan datang, dengan ekstrapolasi berdasarkan *historical trend* data periode yang lalu. Dalam penelitian deskriptif, fungsi statistika hanya terbatas sebagai alat bantu untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena dalam konteks penelitian yang didasari oleh data yang terkumpul dari lapangan (Soepeno,1997:3).

Bogdan dan Taylor (1973) mendefinisikan metodologi kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati (Moleong,1999:3).

suatu keutuhan (*entity*) maka diklasifikasikan sebagai *naturalistic paradigm* (paradigma alamiah). Paradigma alamiah ini bersumber mula-mula dari pandangan Weber yang diteruskan oleh Irwin Deutcher, dan lebih dikenal dengan pandangan fenomenologis.

BAB IV

KONDISI ANGKUTAN UMUM PADA JALUR CICAHEUM – ALUN-ALUN

4.1. Gambaran Umum Kota Bandung

Kota Bandung terletak pada ketinggian 1.050 meter di atas permukaan laut (dpl) di sebelah utara dan 675 meter di atas permukaan laut di sebelah selatan. Kota Bandung dipengaruhi oleh iklim pegunungan yang lembab dan sejuk, dengan temperatur harian rata-rata antara 18° C sampai dengan 28,2° C, dengan curah hujan sekitar 178,6 mm.

Lokasi kota Bandung cukup strategis dilihat dari segi komunikasi, perekonomian maupun keamanan. Hal ini disebabkan karena:

- a. Kota Bandung terletak pada pertemuan poros Jalan raya:
 - Barat-timur yang memudahkan hubungan dengan ibukota negara
 - Utara-selatan yang memudahkan lalu lintas ke daerah perkebunan (Subang dan Pangalengan), sebagai potensi aktifitas ekonomi, perdagangan, pariwisata dan lain-lain.
- b. Letaknya yang tidak terisolasi serta memiliki komunikasi yang baik, sehingga akan memudahkan aparat keamanan untuk bergerak ke setiap penjuru, dan juga mempermudah aksesibilitas serta mobilitas ekonomi.

Berdasarkan keputusan Menteri Dalam Negeri nomor 135/331/PUOD tanggal 22 Juni 1986 dan PP no. 16 tahun 1987, luas administrasi kota Bandung yang semula 8.098 hektar menjadi 16.729,65 hektar dengan batas-batas: sebelah utara sampai dengan garis ketinggian 750 meter, sebelah timur sampai dengan sungai Cibiru, sebelah selatan sampai dengan Jalan Tol Padalarang-Cileunyi, dan sebelah barat sampai dengan Jalan Terusan

Pasteur, Jalan raya Bandung-Cimahi, dan batas wilayah administrasi Cimahi (Bappeda Kota Bandung, 1998; BPS, 1998).

Dilihat dari pembagian wilayahnya, Kotamadya Bandung terbagi dalam 6 Wilayah Pembangunan (WP), 26 Kecamatan dan 139 Kelurahan. Keenam Wilayah Pembangunan tersebut adalah: (1) Pusat Kota (WP PK), (2) Bojonegara (WP B), (3) Cibeunying (WP C), (4) Karees (WP K), (5) Tegallega (WP T) dan (6) Arcamanik (WP A). Lihat Gambar 4.1. dan Gambar 4.2.

Ke-26 Kecamatan yang ada di Kota Bandung tersebut yaitu: Kecamatan Bandung Kulon, Kecamatan Babakan Ciparay, Kecamatan Bojongloa Kaler, Kecamatan Bojongloa Kidul, Kecamatan Astana Anyar, Kecamatan Regol, Kecamatan Lengkong, Kecamatan Bandung Kidul, Kecamatan Margacinta, Kecamatan Cibiru, Kecamatan Ujungberung, Kecamatan Arcamanik, Kecamatan Cicadas, Kecamatan Kiaracondong, Kecamatan Batununggal, Kecamatan Sumur Bandung, Kecamatan Andir, Kecamatan Cicendo, Kecamatan Bandung Wetan, Kecamatan Cibeunying Kidul, Kecamatan Cibeunying Kaler, Kecamatan Coblong, Kecamatan Sukajadi, Kecamatan Sukasari dan Kecamatan Cidadap.














PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

**STUDI FENOMENA ANGKUTAN
INFORMAL DI DAERAH PERKOTAAN
(Studi Kasus Jalur Cicaheum-Alun
Alun Kota Bandung)**

PETA

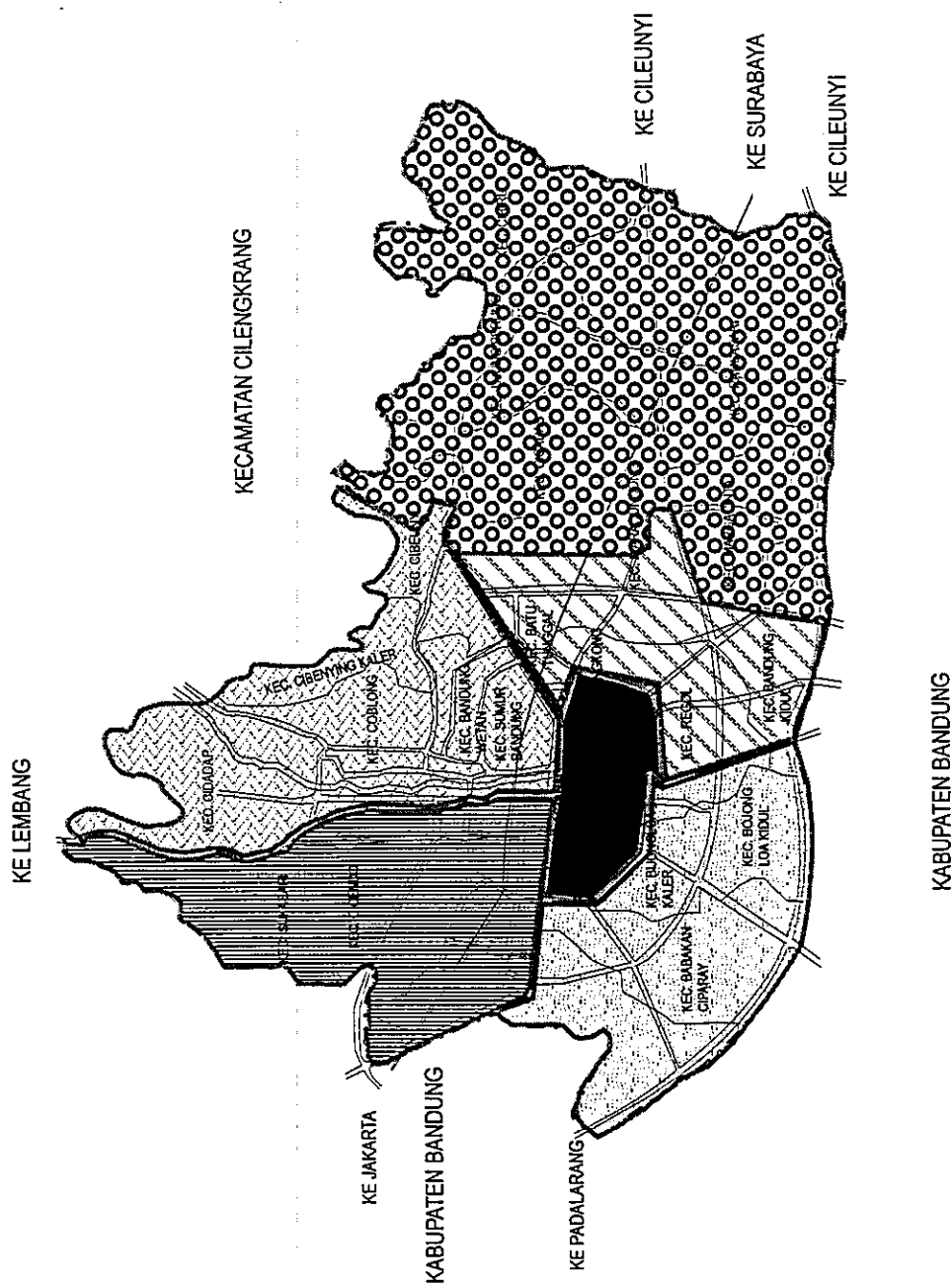
**PEMBAGIAN WILAYAH PEMBANGUNAN
KOTA BANDUNG**

| | |
|---|-----------------------------------|
|  | : Balas Kabupaten |
|  | : Balas Kecamatan |
|  | : Sungai |
|  | : Jalan |
|  | : Rel Kereta Api |
|  | : Wilayah Pengembangan Bojanegara |
|  | : Wilayah Pengembangan Tegalgia |
|  | : Wilayah Pengembangan Karees |
|  | : Wilayah Pengembangan Arcamanik |
|  | : Wilayah Pengembangan Cibeunying |
|  | : Wilayah Pengembangan Pusat Kota |

SUMBER

BAPPEDA KOTA BANDUNG

| | | |
|-------|-----------|-------|
| SKALA | No Gambar | UTARA |
| | 4.1 | |










**STUDI FENOMENA ANGKUTAN
INFORMAL DI DAERAH PERKOTAAN
(Studi Kasus Jalur Cicaheum-Alun
Alun Kota Bandung)**



PETA

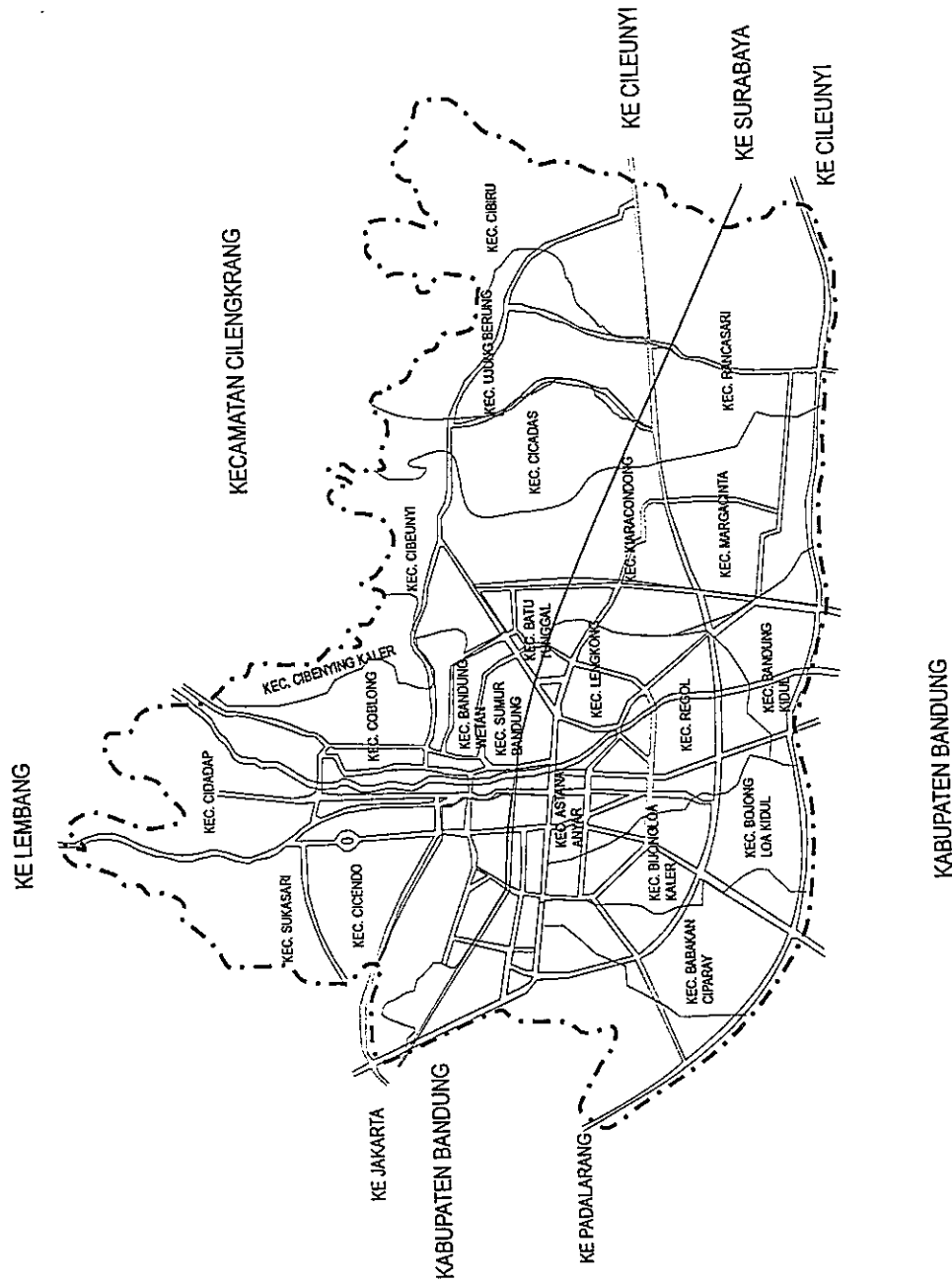
**WILAYAH ADMINISTRASI
KOTA BANDUNG**

- | | |
|---|-------------------|
|  | : Batas Kabupaten |
|  | : Batas Kecamatan |
|  | : Sungai |
|  | : Jalan |
|  | : Rel Kereta Api |

SUMBER

BAPPEDA KOTA BANDUNG

| | | |
|---|-----------|---|
| SKALA | No Gambar | UTARA |
|  | 4.2 |  |



4.2. Penduduk dan Tenaga Kerja

Menurut data BPS tahun 1998 dari hasil sensus nasional, jumlah total penduduk Kotamadya Bandung pada akhir tahun 1998 adalah 2.501.506 jiwa dengan laju pertumbuhan 2,65%, menempati areal wilayah seluas 167,67 km², sehingga kepadatan penduduknya sebesar 14.919 jiwa/km².

TABEL IV.1
LAJU PERTUMBUHAN PENDUDUK DI KOTA BANDUNG TAHUN 1995-2000

| No | | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 2000* |
|----|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 1 | Laju pertumbuhan penduduk (%) | 2.71 | 2.39 | 2.60 | 2.65 | 2.70 |
| 2 | Jumlah penduduk (jiwa) | 2.315.640 | 2.371.008 | 2.435.328 | 2.501.506 | 2.636.587 |

Sumber: BPS Kota Bandung, 1998 dan *) hasil pengolahan ekstrapolasi, 2000

TABEL IV.2
PROYEKSI JUMLAH PENDUDUK DI KOTA BANDUNG TAHUN 1998 – 2000

| NO | KECAMATAN | 1998 | 1999 | 2000* |
|----|------------------|-----------|-----------|-----------|
| 1 | Bandung Kulon | 120.071 | 121.757 | 126.555 |
| 2 | Babakan Ciparay | 132.017 | 133.871 | 139.146 |
| 3 | Bojongloa Kaler | 108.936 | 110.466 | 114.818 |
| 4 | Bojongloa Kidul | 70.815 | 71.810 | 74.639 |
| 5 | Astana Anyar | 69.585 | 70.562 | 73.342 |
| 6 | Regol | 78.294 | 79.394 | 82.522 |
| 7 | Lengkong | 74.363 | 75.408 | 78.378 |
| 8 | Sumur Bandung | 42.800 | 43.401 | 45.416 |
| 9 | Andir | 97.256 | 98.622 | 102.508 |
| 10 | Cicendo | 93.959 | 95.278 | 99.032 |
| 11 | Sukajadi | 96.362 | 97.715 | 101.565 |
| 12 | Sukasari | 76.466 | 77.540 | 80.594 |
| 13 | Cidadap | 45.988 | 46.634 | 48.471 |
| 14 | Bandung Kidul | 42.740 | 43.340 | 45.048 |
| 15 | Margacinta | 110.045 | 111.591 | 115.987 |
| 16 | Kiaracondong | 117.302 | 118.949 | 123.636 |
| 17 | Batununggal | 114.991 | 116.605 | 121.200 |
| 18 | Bandung wetan | 34.396 | 34.879 | 36.254 |
| 19 | Cibeunying Kidul | 110.919 | 112.476 | 116.908 |
| 20 | Cibeunying kaler | 59.322 | 60.155 | 62.525 |
| 21 | Coblong | 118.760 | 120.428 | 125.173 |
| 22 | Rancasari | 48.272 | 48.950 | 50.879 |
| 23 | Arcamanik | 58.802 | 59.627 | 61.977 |
| 24 | Cicadas | 91.510 | 92.795 | 96.451 |
| 25 | Cibiru | 62.915 | 63.799 | 66.313 |
| 26 | Ujungberung | 73.289 | 74.318 | 77.246 |
| | Jumlah | 2.501.506 | 2.536.630 | 2.636.587 |

Sumber: BPS Kota Bandung, 1998; Bappeda Kota Bandung, 1998 dan *) hasil pengolahan ekstrapolasi, 2000

Kesempatan kerja yang ada pada bursa kesempatan kerja, berdasarkan data dari Depnaker dan BPS Kota Bandung (1997), jumlah penempatan paling tinggi adalah dari lulusan SLTA sebesar 2.444 jiwa (dari total 4.516 jiwa), sementara lowongan yang tersedia sebesar 2.713 jiwa (dari total 4.927 jiwa).

Jumlah penduduk yang besar dapat merupakan potensi yang menjanjikan, dengan catatan, sebagian besar penduduknya hidup dalam kondisi ekonomi yang memadai. Manakala kondisi ekonomi negara tidak kondusif, maka sangat mungkin jumlah penduduk yang besar justru dapat melahirkan masalah yang serius, seperti tingginya persentase usia kerja yang tidak bekerja serta usia sekolah yang tidak sekolah.

TABEL IV.3
PERSENTASE PENDUDUK 10 TAHUN KE ATAS MENURUT KEGIATAN DI
KOTA BANDUNG TAHUN 1994 – 1998

| NO | URAIAN | 1994 | 1997 | 1998 | 2000* |
|----|--------------------------|-------|-------|-------|-------|
| 1 | Bekerja (%) | 43.41 | 41.99 | 43.21 | 42.25 |
| 2 | Mencari Pekerjaan (%) | 4.85 | 5.14 | 6.43 | 6.52 |
| 3 | Bukan angkatan kerja (%) | 51.74 | 52.87 | 50.36 | 51.23 |

Sumber: BPS Kota Bandung, 1998; Depnaker, dan *) hasil pengolahan ekstrapolasi, 2000

TABEL IV.4
JUMLAH JIWA MENURUT KELOMPOK UMUR DI KOTA BANDUNG
TAHUN 1998 – 2000

| NO | KELOMPOK UMUR (tahun) | 1998 (jiwa) | 1999 (jiwa) | 2000* (jiwa) |
|----|--------------------------|----------------|----------------|-----------------|
| 1 | Balita (0 - 4) | 146.939 | 150.906 | 154.873 |
| 2 | TK (5 - 6) | 163.078 | 167.481 | 171.884 |
| 3 | SD (7 - 12) | 171.551 | 176.181 | 180.814 |
| 4 | SLTP (13 - 15) | 104.896 | 107.727 | 110.560 |
| 5 | SMU (16 - 18) | 110.258 | 113.235 | 116.211 |
| 6 | Usia Kerja (19 - 59) | 1.097.700 | 1.127.338 | 1.156.976 |
| 7 | Bukan Usia Kerja (60+) | 88.690 | 91.085 | 93.479 |
| | Jumlah | 1.783.112 | 1.933.956 | 1.984.797 |

Sumber: BKKBN Kota Bandung, 1998 hasil pengolahan ekstrapolasi, 2000

TABEL IV.5
JUMLAH ANAK USIA SEKOLAH DI KOTA BANDUNG TAHUN 1998

| NO | KELOMPOK UMUR (tahun) | SEKOLAH (jiwa) | TIDAK SEKOLAH (jiwa) | JUMLAH (jiwa) |
|----|--------------------------|-------------------|-------------------------|------------------|
| 1 | 7 – 12 | 166.992 | 4.559 | 171.551 |
| 2 | 13 – 15 | 97.183 | 7.713 | 104.896 |
| 3 | 16 – 18 | 90.485 | 19.773 | 110.258 |
| | | 354.660 | 32.045 | 386.705 |

Sumber: BKKBN Kota Bandung, 1998

Jumlah pencari kerja pada tahun 1998 sebanyak 6,43% dari jumlah penduduk, jadi sebanyak 6,43% dari 1.783.112 orang = 114.654 orang. Persentase pencari kerja pada kelompok usia kerja = $114.654 / 1.097.700 * 100\% = 10,44\%$.

Pada tahun 2000, orang yang mencari kerja sebanyak 6,52% dari total penduduk, yaitu sebanyak 6,52% (1.984.797) = 129.408 jiwa. Persentase pencari kerja pada kelompok usia kerja pada tahun 2000, sebanyak $129.408 / 1.156.976 * 100\% = 11,18\%$. Jadi selama dua tahun terjadi peningkatan pencari kerja pada usia kerja sebanyak 0,74%.

Sementara jumlah penduduk yang sekolah pada usia sekolah pada tahun 1998, tercatat sebanyak 354.660 orang. 32.045 orang dari jumlah usia sekolah sebanyak 386.705 orang, tidak mampu untuk sekolah. Sehingga persentase yang tidak sekolah pada usia sekolah, sebanyak $32.045 / 386.705 * 100\% = 8,2\%$.

Apabila melihat data tahun 1997 di atas seolah-olah kesempatan kerja masih mampu untuk menyerap para pencari kerja. Namun, pada kenyataannya akibat krisis ekonomi yang berkepanjangan sejak awal tahun 1998, data di atas menjadi tidak cocok untuk kenyataan saat ini. Terbukti dengan meningkatnya pengangguran dan meningkatnya frekuensi kriminalitas. Tidak terserapnya pencari kerja ke bursa kerja formal memberi kontribusi yang cukup signifikan terhadap lahirnya fenomena aktifitas ekonomi di sektor informal.

4.2. Kondisi Sosial Ekonomi

Struktur ekonomi kota Bandung (berdasarkan PDRB) didominasi oleh sektor perdagangan, hotel dan restoran, pemerintahan, dan sektor bangunan/konstruksi, yang mencapai 70,83% (Bappeda Kota Bandung, 1998).

Kegiatan perdagangan telah berkembang pesat sejak sekitar tahun 1980 yang ditandai dengan dibangunnya pusat-pusat pertokoan/perbelanjaan yang berlokasi di kawasan pusat kota seperti di Jalan Dalem kaum, Jalan Ahmad Yani, Jalan Asia Afrika dan Jalan Sudirman; dimana Jalan Ahmad Yani - Asia Afrika merupakan jalur utama yang digunakan beroperasinya angkutan informal.

Apabila dilihat dari jenis pekerjaan, penduduk kota Bandung didominasi oleh PNS dan ABRI (44%), sektor swasta (25%), dan wiraswasta (22%). Dari segi pendidikan, didominasi oleh penduduk yang berpendidikan SLTA ke bawah. Berdasarkan data tersebut terlihat bahwa sektor swasta tidak menyerap tenaga dalam jumlah besar, maka proporsi sektor informal akan cenderung meningkat.

4.3. Pola Guna Lahan Sekitar Jalur Tengah Kota Bandung

Kota Bandung merupakan kota yang kompleks dan lengkap. Karena seluruh sarana dan prasarana fasilitas sosial (fasos) dan fasilitas umum (fasum) perkotaan telah tersedia dengan lengkap. Pusat kegiatan ekonomi, pusat pendidikan, pusat ibadah, pusat perkantoran, industri, jasa dan sebagainya telah terpola di kota Bandung. Struktur internal kota Bandung, pada awalnya menyerupai teori sektor Hoyt. Pada perkembangan berikutnya berubah menjadi kawasan bercampur menyerupai teori inti ganda dari Ullman (Hadi, 1995), karena pusat kegiatannya (CBD) bertambah, seperti Alun-alun, BIP di Jalan Merdeka, Kosambi, Cicadas dan sebagainya.

Menurut Hadi (1995), secara umum pola guna lahan Kota Bandung dibagi seperti di bawah ini:

- a. Kawasan perumahan: terdapat pada seluruh bagian kota, terbesar di wilayah Arcamanik dan Cibeunying selatan, yang mana bagian selatan kota merupakan golongan menengah dan bagian utara merupakan golongan elit.
- b. Industri: terbesar di wilayah Arcamanik dan Karees terutama di Kecamatan Cibiru dan Kiaracondong. Industri yang dominan antara lain IPTN di sekitar Jalan Pajajaran, Pindad di sekitar Kiaracondong, LEN di Jalan Sukarno Hatta, tekstil di Ujungberung, dan menyebar di sekitar Jalan Sukarno-Hatta hingga ke jalan tol Panci.
- c. Komersial dan jasa: pusat kota dan sekitar Jalan Sudirman, Jalan Kopo, Jalan Otto Iskandardinata, Kiaracondong, Sukajadi, Jalan Merdeka, Jalan Ir. H. Juanda, Jalan Setiabudhi, Jalan Sunda dan Jalan Pasir Kaliki.
- d. Perkantoran: di wilayah pusat kota, wilayah Cibeunying, dan instansi vertikal juga ada di Jalan Diponegoro, Jalan Supratman dan Jalan Surapati, Jalan Aceh dan Gatsu untuk Militer, Jalan PHH Mustafa, Jalan Ir. H. Juanda, Jalan Setiabudhi dan Jalan Sukajadi.
- e. Pendidikan dan kesehatan: terdapat di bagian utara seperti di wilayah Bojonegara dan Cibeunying (Rumah Sakit dan Perguruan Tinggi).
- f. Lahan Kosong berupa tegalan, sawah dan lain-lain terdapat di wilayah Arcamanik, Cibeunying bagian utara, dan wilayah Tegallega bagian selatan.

Central bussines district utama kota Bandung terdapat di Alun-alun Bandung, sebagai pusat kota yang terdiri dari pusat pertokoan dan perbelanjaan, pusat rekreasi dan sosialisasi masyarakat dari berbagai lapisan. Di sebelah barat Alun-alun terdapat Masjid Agung Bandung yang menjadi salah satu *landmark* kota Bandung sebagai pusat kegiatan keagamaan dan sosial.

Di sebelah utara Alun-alun terdapat perkantoran BUMN, pusat perdagangan elektronik murah di sekitar Cikapundung, Jalan ABC dan lain-lain. Di sebelah timur laut dari Alun-alun terdapat gedung Merdeka yang bernilai historis sebagai simbol persatuan negara-negara Asia-Afrika, kawasan pertokoan elit Jalan, langsung menuju kantor Walikota Bandung, Bank Indonesia, Kertamukti, kawasan CBD Jalan Merdeka, kawasan Jalan Juanda, kampus ITB, Unpad, SMA Belitung, SMP 2 dan 5 di Jalan Sumatra/Jawa dan lain-lain.

Di sebelah selatan Alun-alun terdapat kantor lama Bupati Kabupaten Bandung, kawasan perdagangan Jalan Dewi Sartika, kawasan pendidikan Pasundan, hingga ke daerah Kebon kalapa (terminal), Tegallega, PT. Inti, permukiman lama dan baru di kawasan Buah batu, dan sekitarnya. Di arah barat daya, terdapat pusat pertokoan dan perbelanjaan di kawasan Dalem Kaum, Kepatihan, Cibadak, dan sekitar jalan Otista.

Disebelah timur Alun-alun terdapat pula pusat pertokoan dan perbelanjaan, kawasan perkantoran pemerintah, sarana perhotelan, perbankan, perbengkelan otomotif, dealer, permukiman, SMA 7, kawasan Lengkong, kawasan Kosambi, Cicadas, kompleks militer di sekitar Jalan Gudang Utara dan Gudang Selatan, Kodam III/Siliwangi dan sebagainya.

Berbagai kawasan tersebut dihubungkan oleh jalan arteri primer dan sekunder serta jalan lokal yang didominasi oleh pola *grid* dan *radial*. Masing-masing jalur telah dilayani oleh 38 trayek angkutan kota dan 15 trayek bus kota.

Sementara disekitar wilayah terminal angkutan kota dan antar kota Cicaheum, terdapat dua jalur jalan raya menuju pusat kota. Jalur pertama yaitu jalur tengah sepanjang Jalan Jenderal Ahmad Yani dan Asia-Afrika, terdapat permukiman, pertokoan dan

perdagangan Cicadas, rumah sakit, taman hiburan rakyat, pasar, pusat besi Jalan Bogor, perbankan, sarana pendidikan dari sekolah dasar hingga perguruan tinggi, dan sebagainya.

Jalur lainnya, yaitu Jalan KHH Mustafa. Di kawasan ini terdapat sejumlah kompleks permukiman, perkantoran dan kawasan pendidikan. Jalur ini dilalui oleh berbagai rute angkutan kota seperti rute Cicaheum- Kebonkalapa via Binong dan Aceh, Cicaheum-Ciroyom, Cicaheum-Ciwastra dan Cicaheum-Ledeng.

Di arah timur terminal, merupakan pintu gerbang kota Bandung dari arah timur seperti Tasikmalaya, Garut dan Cirebon melalui daerah Ujungberung. Di Ujungberung dan sekitarnya tersebar berbagai permukiman permukiman tradisional yang berkembang secara alami/organik hingga *real estate*.

Sarana lain meliputi beberapa lokasi industri, sarana pendidikan mulai sekolah dasar hingga perguruan tinggi. Kurang lebih 5 kilometer ke arah timur dari Ujungberung terdapat pula kawasan pendidikan tinggi Jatinangor, yang mana secara administrasi masuk kedalam wilayah kabupaten Sumedang, namun tetap sebagai wilayah perkotaan Bandung.

Secara umum, jalan jalur tengah diklasifikasikan sebagai berikut:

- a. Jalan Jenderal Ahmad Yani merupakan tempat industri (33,7%), perdagangan, rekreasi dan perkantoran.
- b. Jalan Asia Afrika merupakan perkantoran, jasa pelayanan, perdagangan, rekreasi. (lihat tabel 4.6 dan gambar 4.3)

TABEL IV.6
KONDISI GUNA LAHAN DI SEKITAR JALUR TENGAH TAHUN 2000

| NO | KEGIATAN | Jl. Ahmad Yani (m ²) | Jl. Asia-Afrika (m ²) | Jl. Sudirman (m ²) |
|----|-------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------|
| 1 | Toko Kebutuhan sehari-hari | 1640 | 155 | 7855 |
| 2 | Toko kelontong | 5746 | 262 | 4673 |
| 3 | Rumah makan | 1001 | 479 | 2159 |
| 4 | Toko kain/pakaian/sepatu | 28255 | 3321 | 1073 |
| 5 | Toko asesoris/souvenir | 1601 | 283 | 493 |
| 6 | Toko buku/ATK | 1087 | 50 | 1823 |
| 7 | Toko sepeda | 386 | 550 | 24 |
| 8 | Toko Alat listrik | 1153 | - | 1006 |
| 9 | Toko barang elektronik | 1822 | 135 | 1551 |
| 10 | Toko mebel | 3678 | 527 | 1001 |
| 11 | Toko bahan kimia | 397 | - | 1158 |
| 12 | Toko bahan bangunan | 5415 | - | 3704 |
| 13 | Toko suku cadang mobil/motor | 1770 | 28 | 2130 |
| 14 | Show room mobil/motor | 17805 | 984 | 2973 |
| 15 | Department store/super market | 9379 | 2200 | - |
| 16 | Penyalur LPG | 400 | - | - |
| 17 | Penyalur bahan bangunan | 4004 | - | - |
| 18 | Percetakan | 670 | 2487 | 2874 |
| 19 | Studio foto | 2103 | 90 | 94 |
| 20 | Bank | 22314 | 13125 | 3753 |
| 21 | Assuransi | 500 | 4225 | 200 |
| 22 | Kantor | 20338 | 60568 | 19797 |
| 23 | Kantor pos | - | 4176 | - |
| 24 | Hotel nasional | 4004 | 1600 | 1700 |
| 25 | Hotel Internasional | - | 4821 | - |
| 26 | Pusat promosi | - | 6306 | - |
| 27 | Gedung pertemuan | - | 2000 | - |
| 28 | Bengkel mobil | 3885 | 1320 | 1830 |
| 29 | Bengkel motor | 450 | 40 | 30 |
| 30 | Bengkel Teknik | 1344 | 496 | 8116 |
| 31 | Industri tekstil | 57283 | 475 | 13429 |
| 32 | Salon/panti pijat | 285 | - | 5424 |
| 33 | Bioskop | 7224 | - | 30450 |
| 34 | Pub | 3103 | 6196 | 8994 |
| 35 | Mainan elektronik | 6006 | 1502 | 2425 |
| 36 | Gereja | 2000 | - | - |
| 37 | Museum | - | 3860 | - |
| 38 | Apotik | 1466 | 200 | 933 |
| 39 | Sekolah | 5076 | - | 8000 |
| 40 | Video rental | 248 | - | 122 |
| 41 | Parkir Off street | 2000 | 10010 | - |
| 42 | Jasa angkuatan | - | - | 800 |
| 43 | Penyimpanan kendaraan | - | - | 400 |
| 44 | Gudang | - | - | 100 |
| 45 | Stadion olah raga | 16000 | - | - |

Sumber: Proyeksi Dinas Perekonomian Kota Bandung, Hadi, 1995

4.4. Aspek Keruangan Terhadap Fenomena Angkutan Informal di Jalur Tengah

Apabila kita meneliti gambar 4.1. terlihat bahwa jalur tengah antara Cicaheum-Alun-alun berada pada poros utama yang terbentang diantara wilayah pembangunan Cibeunying (perkantoran, perumahan, perdagangan, rekreasi, pendidikan) dengan wilayah pembangunan Karees (industri) serta wilayah pembangunan pusat kota (komersial dan jasa, perkantoran, rekreasi).

Gambar 4.4. memeperlihatkan bahwa jalur tengah merupakan tempat perdagangan dan pusat aktifitas sekunder yang dikelilingi oleh jasa yang dihubungkan oleh jalan sekunder serta jalan lokal.

Aspek kedekatan jarak ke pusat kota berdasarkan model ekologis, mengakibatkan masyarakat menengah ke atas cenderung memilih berpindah ke luar kota untuk tempat tinggal. Proses ini melahirkan fenomena komuter ke pinggiran kota Bandung seperti Ujungberung, Cileunyi, Rancaekek, Margahayu, Soreang, Cimahi, Padalarang dan sekitar Lembang. Sedangkan penduduk miskin tertarik ke pusat kota untuk bersaing bertahan hidup sebagai aktor sektor informal, termasuk ke sektor angkutan informal.

Sektor informal menempati ruang-ruang publik formal. Mereka cenderung tidak mengikuti aturan dari modernisasi tatanan ekonomi dan keruangan kehidupan kota tersebut. Demikian pula dengan aktifitas angkutan informal. Mereka menyerobot ruang publik tanpa adanya kontribusi pajak formal. Angkutan informal jalur tengah menyerobot rute bus kota serta menempati areal parkir utara Alun-alun sebagai "terminalnya". Secara formal setiap kendaraan yang memasuki areal parkir tersebut diwajibkan membayar retribusi parkir sebesar Rp 1.000 per dua jam pertama. Atas kesepakatan dengan pengelola mereka hanya membayar Rp 1.000 per hari. Kesepakatan lain, angkutan informal dipungut

Rp 500 (sebesar ongkos per penumpang) setiap pengisian penumpang oleh “pengelola” melalui calo dari kalangan “preman” (hasil pengamatan dan wawancara, 2000)

Ditinjau secara makro keberadaan angkutan informal merupakan salah satu masalah utama dari fenomena sektor informal, yaitu masalah kesempatan kerja dan kondisi sosial ekonomi masyarakat kota. Jadi apapun masalah angkutan informal, hal itu menyangkut masalah sosial. Sehingga keinginan politiknya (*political will*) yang dapat mengefektifkan pemecahan masalah ini.



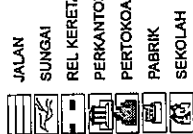
PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO

**STUDI FENOMENA ANGKUTAN
INFORMAL DI DAERAH PERKOTAAN
(Studi Kasus Jalur Cicaheum-Alun
Alun Kota Bandung)**

PETA


**SEBARAN FASILITAS
SEPANJANG RUAS JALAN
JEND. A. YANI - SUDIRMAN**

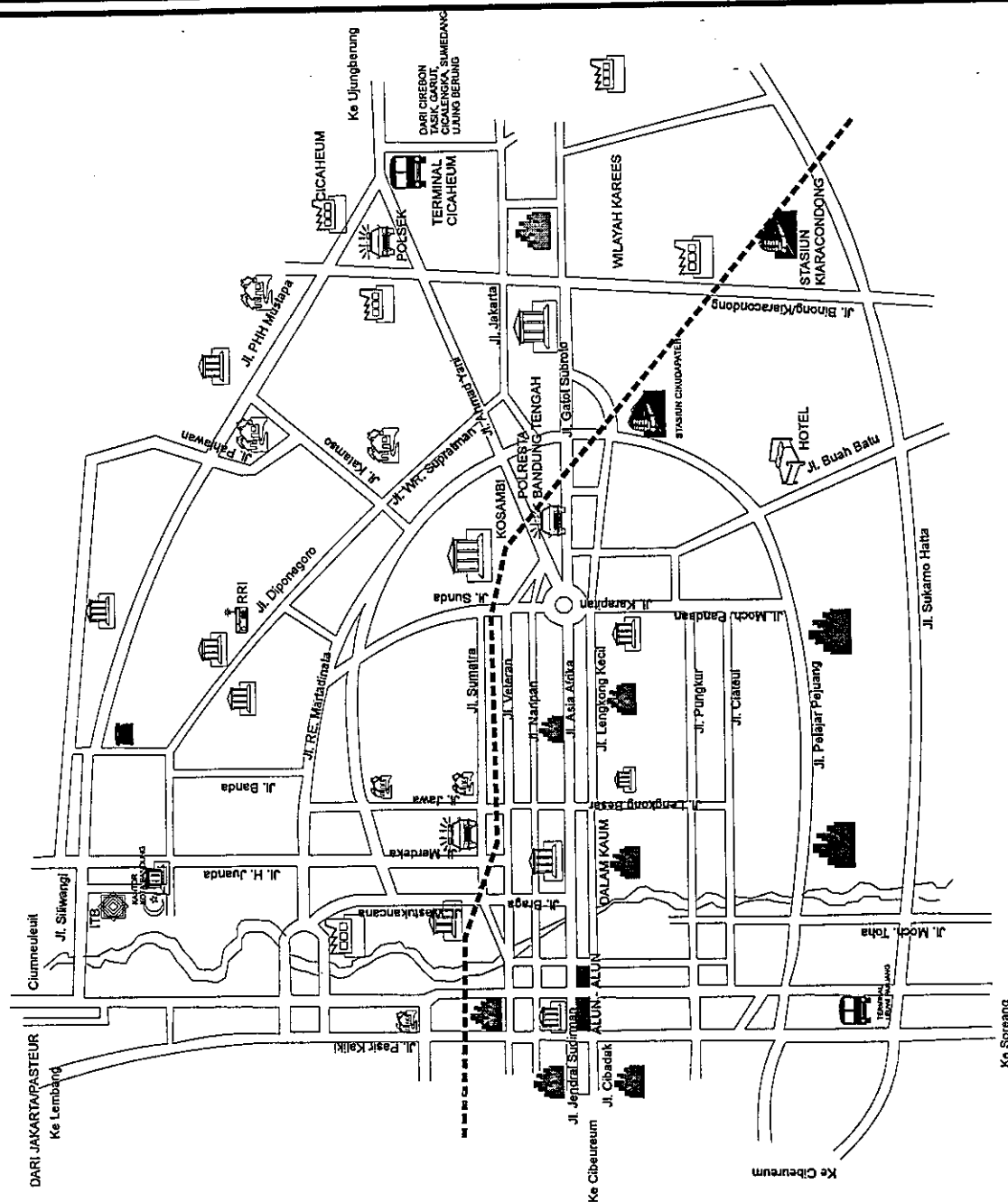
Keterangan :



SUMBER

BAPPEDA KOTA BANDUNG

| SKALA | No Gambar | UTARA |
|-----------|-----------|---|
| 1 : 3.000 | 4.5 |  |



4.6. Sistem Transportasi.

4.6.1. Sekilas Sejarah Angkutan Umum di Jalur Tengah

Jalur tengah adalah jalan poros utama yang dibuat oleh Daendels. Jalan ini dikenal pula sebagai jalan susuhunan, karena merupakan jalan utama di kota Bandung, terletak didepan pendopo dan Alun-alun Kabupaten tempo dulu (Kunto, 1996). Secara garis besar jalur ini di wilayah studi melalui Cicaheum-Cicadas-Kosambi-Alun-alun menuju Cibeureum-Padalarang dan Cianjur. (lihat gambar 1.1. dan 4.6.)

Sejarah angkutan umum di kota Bandung umumnya dan jalur tengah pada khususnya, cenderung identik dengan sejarah perkembangan angkutan umum di tempat lain. Diawali dari moda yang paling primitif jalan kaki, keledai;kuda;sapi, dokar yang ditarik oleh sapi/kuda, hingga berkembang menjadi cator (beca-motor), bemo dan mobil.

Mungkin *Maarschalk* ("Mas galak") Herman Willem Daendels tidak pernah menyangka, tatkala pada tahun 1810 ia menancapkan tongkatnya di kilometer "0" Jalan Asia Afrika Bandung, sambil memerintahkan perwira zenie militer untuk membangun kota di tempat itu, ternyata kemudian kota tersebut tumbuh berkembang, membengkak sekarang ini. Sebuah kota terpadat di dunia. (Kunto, 1996: 3). Jalan Sudirman, Asia Afrika dan Jalan Ahmad yani merupakan jalur jalan *steelsel* (kerja paksa) dari Anyer ke Panarukan karya Daendels.

Sejak terwujudnya jalan Daendels sebagai jalan poros utama dan kemudian berkembang jalan-jalan yang berfungsi pula sebagai pola pembentuk kota. Ir. Thomas Nix, Ir. Thomas Karsten, Prof. Ir. CP. Wolf Schoemaker dan lain-lain, adalah para arsitek bangsa Belanda pada tahun 1920-an merancang berbagai fasilitas kota Bandung sebagai kota yang indah, dihubungkan oleh jalan-jalan yang membentuk pola grid.

Angkutan umum yang digunakan untuk keperluan mobilitas masa itu pada umumnya menggunakan *keretek* atau *sado*. Pada tahun 60-an walaupun *keretek* dan *sado* masih digunakan, namun mulai muncul angkutan umum yang sangat maju saat itu yaitu oplet yang umumnya dari merek Fiat dan Morris. Oplet ini memiliki pintu masuk untuk penumpang dari belakang. *Sign* belok digunakan *kiplik* yang digerakkan secara manual, dan klakson dari terompet yang harus diremas untuk membunyikannya.

Trayeknya dari stasiun Bandung (Stasiun Hall)-Alun alun-Cicaheum. Untuk angkutan besar digunakan bus Robur (bentuknya mirip kueh robur) berwarna kuning dengan tangga muatan barang ada dibelakangnya milik perum Damri. Bus Robur ini hanya beberapa buah saja.

Tahun 80-an hingga sekarang fungsi oplet dan robur diganti oleh cator, bemo, angkot dari jenis Honda, Daihatsu, Suzuki dan bus kota Damri (Mercedes dan Tata). Namun pada perkembangannya tahun 90-an, hanya bus kota saja yang diperbolehkan melayani penumpang di jalur tengah. Sementara angkot melayani jalan-jalan sekunder dan lokal saja.

Pada umumnya, berbagai angkutan masyarakat tersebut tumbuh dari masyarakat sendiri secara informal menggunakan keretek, sado, oplet, cator dan bemo. Mereka mangkal di daerah aglomerasi seperti simpangan dan pasar. Contoh di simpangan Cicadas dengan Binong. Lama kelamaan permintaan akan moda angkutan meningkat, sehingga pemerintah secara formal mengoperasikan robur sebagai cikal bakal bus kota, dan menstimulasi pengadaan angkot (dulu di Bandung disebut Honda) dengan cara cicilan. Cara seperti ini masih berlangsung hingga kini.

4.6.2. Jaringan Jalan di Kota Bandung

Untuk memenuhi kebutuhan mobilitas di dalam kota Bandung dan sekitarnya digunakan angkutan kendaraan pribadi dan angkutan umum melalui jaringan jalan raya. Jaringan jalan yang ada di kota Bandung mengikuti klasifikasi jaringan jalan primer untuk lalulintas regional dan antar kota, serta jaringan jalan sekunder untuk lalulintas perkotaan.

Jaringan jalan di kota Bandung didominasi oleh jalan-jalan kolektor yang terdistribusi ke arah barat, timur dan selatan. Total panjang jaringan jalan di kota Bandung sekitar 796 km, dengan 77%-nya merupakan jalan kelas II atau lebih rendah. Sementara jalan arteri dan kolektor penting berjumlah 186 km (Bappeda Kota Bandung, 1998).

Pola jaringan jalan yang ada di kota Bandung adalah gabungan antara sistem *Grid* dan *Radial*. Di tengah kota terlihat sistem *grid* lebih dominan, sedangkan yang berkembang ke arah luar dengan hadirnya jalan-jalan lingkaran seperti *By Pass* Sukarno-Hatta dan jalan tol Padaleunyi, terlihat sistem *radial* mulai terbentuk. (lihat gambar 4.6)

Menurut statusnya, jalan arteri primer merupakan jalan negara/nasional. Jalan kolektor primer merupakan jalan Propinsi, dan jalan-jalan sekunder serta lokal merupakan jalan kota. Dalam wilayah kota, panjang jalan nasional mencapai 39 km, jalan Propinsi 22 km, dan jalan Kota 735 km (Bappeda Kota Bandung, 1998).

Jaringan jalan utama yang digunakan oleh angkutan informal antara Cicaheum-Alun-alun Bandung adalah Jalan Jenderal Ahmad Yani dan Jalan Asia Afrika. Jalan Jenderal Ahmad Yani berfungsi sebagai jalan arteri sekunder, membentang dari Cicaheum hingga ke Simpang lima sepanjang 4 kilometer. Lebar jalan rata-rata mencapai 14 meter di dalam wilayah daerah milik jalan (damija) selebar 26,9 meter. Jalan Asia Afrika berfungsi sebagai jalan arteri sekunder yang membentang dari Simpang lima hingga ke Alun-alun

sepanjang 1,5 kilometer. Lebar jalan rata-rata mencapai 12 meter di dalam daerah milik jalan selebar 19 meter (Bappeda Kota Bandung, 1998).

TABEL IV.7
DAFTAR RUTE/TRAYEK ANGKUTAN KOTA FORMAL

| NO | RUTE | UNIT | NO | RUTE | UNIT |
|----|--------------------------------------|------|----|---------------------------------|------|
| 01 | Cicaheum – Abd. Muis Via Binong | 427 | 20 | Dipatiukur – Panghegar | 155 |
| 02 | Cicaheum – Abd. Muis Via Aceh | 100 | 21 | Ciroyom – Sarijadi | 88 |
| 03 | Dago – Abd. Muis | 275 | 22 | Ciroyom – Bumiasri | 115 |
| 04 | Ledeng – Abd. Muis | 245 | 23 | Ciroyom – Cikudapateuh | 125 |
| 05 | Elang – Abd. Muis | 101 | 24 | Sederhana – Buah Batu | 276 |
| 06 | Cicaheum – Ledeng | 225 | 25 | Sederhana – Cijerah | 62 |
| 07 | Cicaheum – Ciroyom | 210 | 26 | Sederhana – Cimindi | 45 |
| 08 | Cicaheum – Ciwastra | 200 | 27 | Ciwastra – Ujungberung | 27 |
| 09 | Cicaheum – Cibaduyut | 200 | 28 | Cisitu – Tegallega | 82 |
| 10 | Dago – Stasion Hall | 51 | 29 | Ciwastra – Cijerah | 179 |
| 11 | ST. Hall – Sadang Serang | 129 | 30 | Elang – Gedebage – Ubr | 100 |
| 12 | ST. Hall – Ciumbuleuit Via Sederhana | 53 | 31 | Abd. Muis – Mengger | 25 |
| 13 | ST. Hall – Ciumbuleuit | 30 | 32 | Cicadas – Elang | 300 |
| 14 | ST. Hall – Gede Bage | 185 | 33 | Ciroyom – Antapani | 150 |
| 15 | ST. Hall – Sarijadi | 60 | 34 | Cicadas – Cibiru | 200 |
| 16 | ST. Hall – Cimahi | 40 | 35 | SD. Serang – Ps. Induk Gedebage | 115 |
| 17 | Ledeng – Margahayu | 125 | 36 | SD. Serang – Caringin | 175 |
| 18 | Dago – Riung Bandung | 201 | 37 | Cibaduyut – Karang Setra | 200 |
| 19 | Dago – Caringin | 125 | 38 | Elang – Cibogo | 25 |

Sumber: DLLAJ Kota Bandung, Lampiran SK Walikota, 1999, Bappeda, 1998

b. Angkutan Umum Bus Kota di Kota Bandung

□ Pengelola

Hingga saat ini pelayanan angkutan umum masal perkotaan yang beroperasi di kota Bandung dilaksanakan oleh perusahaan umum Djawatan Angkutan dan Muatan Republik Indonesia (Perum Damri) Unit Bus Kota Bandung, sebuah perusahaan milik negara dibawah pembinaan Departemen perhubungan (Damri, 1999).

Landasan kerja Perum Damri sesuai dengan PP. 31 tahun 1984 memiliki tujuan mengusahakan dan mengembangkan pelayanan angkutan penumpang dan barang di atas jalan dengan kendaraan bermotor. Sifat perusahaan ini harus menyediakan pelayanan bagi kemanfaatan umum (*public service*) dan memupuk keuntungan (*profit making*) berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan.

❑ Sistem Pengelolaan

Perum Damri merupakan perusahaan umum milik negara dibawah pembinaan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat-Departemen Perhubungan. Sistem pengelolaan Unit Angkutan Bus Kota Perum Damri menggunakan kelembagaan model 1, dimana seluruh aspek kegiatan penyelenggaraan, dikelola sepenuhnya oleh pemerintah mulai dari perencanaan strategis, perencanaan operasional hingga ke pengawasan.

❑ Rute dan trayek

Menurut manajemen Perum Damri, hingga saat ini Perum Damri melayani 16 rute/trayek di seluruh wilayah Kota Bandung dengan total armada 243 unit bus kota. Lima belas rute terdiri dari rute bus kota, dan satu rute untuk pariwisata. Namun berdasarkan data yang ada, realisasi kendaraan yang siap operasi hanya sebanyak 164 unit bus kota sebagai berikut (lihat tabel 4.8):

Armada bus kota yang melalui tengah dari Cicaheum ke Alun-alun Bandung adalah bus kota jalur 1 (Cicaheum – Cibeureum), jalur 9 (Cicaheum – Leuwipanjang) dan jalur 11 (Cibiru – Kebon Kalapa).

Dari arah Cicaheum, Jalur 1, dari terminal Cicaheum melalui Jalan Jenderal Ahmad Yani, Jalan Asia Afrika, Alun-alun, selanjutnya ke Jalan Jenderal Sudirman hingga ke terminal Cibeureum. Jalur 9 melalui Jalan Jenderal Ahmad Yani, Jalan Asia Afrika, Alun-alun, selanjutnya ke Jalan Oto Iskandardinata, Jalan Pejuang Kemerdekaan, dan berakhir di terminal Leuwipanjang. Jalur 11, dari Cibiru, Ujungberung, Cicaheum, Ahmad Yani, Asia Afrika, Alun-alun, Otista, Kebon kalapa.

Dari arah barat, jalur 1 tidak melewati kawasan Alun-alun, melainkan jauh di sebelah utara, yakni di Jalan Naripan yang berjarak tegak lurus sekitar 400 meter dari

kawasan Alun-alun. Sementara jalur 9 dan jalur 11 melalui kawasan Alun-alun melalui Jalan Cikapundung, Jalan Banceuy, Jalan Naripan dan Kosambi. (Lihat gambar 4.6. dan 4.7.)

Letak *shelter* bus kota dan rute bus kota dinilai oleh sebagian calon penumpang (masyarakat pengguna angkutan umum) tidak memenuhi unsur kedekatan terhadap tujuan perjalanan. Maka kekurangan *supply* ini ada kecenderungan dimanfaatkan oleh angkutan informal, untuk memenuhi *demand* sebagian kelompok penumpang.

TABEL IV.8
TRAYEK BUS KOTA DI KOTA BANDUNG TAHUN 1999

| NO | RUTE | ARMADA (unit) | KEBUTUHAN TH. 99 | | JARAK (Km) |
|--------|----------------------------|------------------|------------------|---------------------|---------------|
| | | | Ideal (unit) | Realisasi (unit) | |
| 1 | Cicaheum – Cibeureum | 58 | 54 | 40 | 14 |
| 2 | Ledeng – Leuwi Panjang | 15 | 15 | 11 | 13,5 |
| 3 | Kiara Condong – Sarijadi | 8 | 10 | 4 | 13 |
| 4 | Kiara Condong – Ciroyom | 4 | 10 | 3 | 23 |
| 5 | Dipatiukur- Leuwi Panjang | 17 | 18 | 12 | 13 |
| 6 | Elang – Jati nangor | 17 | 18 | 10 | 23 |
| 7 | Dipatiukur – Jatinangor | 17 | 20 | 11 | 23 |
| 8 | Kebon Kalapa – Tanjungsari | 21 | 20 | 11 | 28 |
| 9 | Cicaheum – Leuwi Panjang | 21 | 28 | 20 | 8 |
| 10 | Elang – Cicadas | 4 | 10 | 2 | 12 |
| 11 | Cibiru – Kebon Kalapa | 17 | 20 | 12 | 16 |
| 12 | Soreang – Leuwi Panjang | 10 | 10 | 2 | 20 |
| 13 | Alun-alun – Baleendah | 4 | 10 | 1 | 15 |
| 14 | Alun-alun – Leuwi Panjang | 4 | 10 | - | 15 |
| 15 | Alun-alun – Ciburuy | 21 | 24 | 17 | 24 |
| 16 | Pariwisata | 5 | 10 | 4 | |
| Jumlah | | 243 | 287 | 164 | |

Sumber: Perum Damri Unit Bandung, 1999

□ Tarif dan Sistem Tarif

Menurut Damri (1999) tarif angkutan bus kota Bandung tahun 1999 dibedakan untuk penumpang umum sebesar Rp 300 dan untuk pelajar/mahasiswa Rp 100 per sekali keberangkatan dengan sistem karcis. Berdasarkan sistem perhitungan perum Damri, Unit Angkutan Bus Kota Bandung dinyatakan masih mengalami kerugian, karena biaya operasi

dan pemeliharaan kendaraan terus meningkat. Untuk itu manajemen perum Damri akan mengusulkan tarip sebesar Rp 800 untuk penumpang umum, dan Rp 200 untuk pelajar/mahasiswa pada tahun 2000.

Penetapan tarip yang dilakukan oleh pengelola bus kota, didasarkan pada rekapitulasi biaya operasi kendaraan (b.o.k). Untuk usulan tahun 2000 diperhitungkan oleh pengelola bus kota bahwa total biaya per bus-kilometer sejumlah Rp 2.609,45. Jarak kilometer yang dapat ditempuh per hari sepanjang 216 kilometer dalam 12 rit. Kapasitas bus per setengah rit (satu kali pergi) ditetapkan 60 penumpang. Sehingga pengelola menetapkan biaya pokok per penumpang= (biaya-km*produksi kilometer/hari)/(jumlah penumpang/hari)= 782,84 rupiah (Damri, 1999).

Mengacu pada rumus di atas, ditemukan kemungkinan suatu kesalahan dalam memasukkan angka pada rumus di atas yang dilakukan oleh Damri. Bukti temuan kesalahan tersebut dikoreksi sebagai berikut.

$$\text{Biaya / penumpang} = \frac{2609.45 * 216}{(12 * 60)2} = 391.42 \text{ rupiah}$$

Proporsi penetapan tarip antara penumpang umum dan pelajar dapat dilakukan secara proporsional. Sebagai contoh berdasarkan data realisasi penumpang armada bus kota untuk tahun 1999 tercatat penumpang umum sebanyak 42.627.432 orang dan penumpang pelajar sebanyak 2.442.305 orang. Dengan rumus proporsional terhadap biaya/penumpang rata-rata akan diperoleh angka tarip yang proporsional antara penumpang umum dan pelajar melalui pendekatan *trial and error*.

Sebagai dasar perhitungan kapasitas angkut, dan tingkat okupansi, dapat dilihat pada tabel 4.9 mengenai karakteristik bus kota.

TABEL 4.9
KARAKTERISTIK BUS KOTA

- Type : Bus besar single decker merek Mercedes Benz OH
 - Jenis Pelayanan : Angkutan Kota
 - Kapasitas Angkut (C) : 50 penumpang
 - Load Factor : 120% x seat capacity = 60 Pnp/1/2 rit
- (catatan: 1 Rit = pergi – pulang)

| NO | PREDIKSI PER BUS | Sat | Jalur-1 | Jalur-9 | Jalur-11 | Jumlah |
|---------------------------------------|---|--------|-----------|-----------|-----------|------------|
| 1 | KM tempuh per 1/2 Rit | Km | 14 | 8 | 16 | 38 |
| 2 | Frekuensi per hari | Rit | 7 | 12 | 6 | 25 |
| 3 | KM tempuh per Hari (1x2) | Km | 98 | 96 | 96 | 290 |
| 4 | Hari operasi per bulan | Hari | 26 | 26 | 26 | 78 |
| 5 | Hari operasi per tahun | Hari | 312 | 312 | 312 | 936 |
| 6 | KM tempuh per bulan (3x4)*2 | Km | 5,096 | 4,992 | 4,992 | 15,080 |
| 7 | KM tempuh per tahun (3x5)*2 | Km | 61,152 | 59,904 | 59,904 | 180,960 |
| 8 | Jumlah penumpang per 1/2 rit (Occupancy) | Orang | 56 | 58 | 62 | 176 |
| 9 | Jumlah penumpang per hari (2x8)*2 | Orang | 784 | 1,392 | 744 | 2,920 |
| 10 | Jumlah penumpang per bulan (4x9) | Orang | 20,384 | 36,192 | 19,344 | 75,920 |
| 11 | Jumlah penumpang per tahun (5x9) | Orang | 244,608 | 434,304 | 232,128 | 911,040 |
| 12 | Waktu efektif per hari | Jam | 10 | 10 | 10 | - |
| 13 | Kecepatan rata-rata | Km/jam | 20 | 20 | 20 | - |
| 14 | Waktu jelajah per 1/2 rit (1/13) | Jam | 0.7 | 0.4 | 0.8 | - |
| 15 | Jumlah ½ ritan (12/14) | ½ Rit | 14.3 | 25.0 | 12.5 | 52 |
| 16 | Tingkat okupansi= V/C | | 0.93 | 0.97 | 1.03 | - |
| PREDIKSI REALISASI KESELURUHAN | | | | | | |
| 17 | Jumlah bus kota yang beroperasi | Buah | 40 | 20 | 12 | 72 |
| 18 | Jumlah penumpang bus per hari (9x17) | Orang | 31,360 | 27,840 | 8,928 | 68,128 |
| 19 | Jumlah penumpang bus per tahun (11x17) | Orang | 9,784,320 | 8,686,080 | 2,785,536 | 21,255,936 |
| 20 | Data Jumlah penumpang pelajar tahun 1999 | Orang | | | | 2,442,305 |
| 21 | Data Jumlah penumpang umum tahun 1999 | Orang | | | | 42,627,432 |
| 22 | Total (20+21) | Orang | | | | 45,069,737 |
| 23 | Tingkat Potensi | % | 21.709 | 19.273 | 6.181 | 47.162 |

Sumber: UABK Perum Damri Kota Bandung, 1999

❑ Sistem Upah

Seluruh pengemudi dan kondektur Unit Bus Kota Damri, direkrut dengan melalui sistem kepegawaian formal, mulai dari pegawai kontrakan (tidak tetap) hingga menjadi pegawai tetap. Sistem upah bagi para awak bus kota tersebut dengan sistem gaji bulanan dan premi dari jumlah penumpang harian, yang dikontrol dari jumlah tiket/karcis terjual dan kontrol dari petugas pengamat yang ditempatkan di beberapa shelter/pos pengamatan.

4.6.4. Angkutan Umum Informal Pada Jalur Tengah Cicaheum – Alun-alun Bandung

a. Pengelola Angkutan Informal

Secara resmi tidak ada organisasi pengelola angkutan informal untuk membangun kekuatan tawarnya sebagai pengusaha angkutan yang cenderung terpinggirkan. Berdasarkan hasil wawancara dengan pejabat perum Damri, DLLAJ Kota Bandung dan salah seorang pemilik, pada umumnya angkutan informal dimiliki oleh perorangan, baik sipil swasta maupun aparat TNI dan Polri.

Satu-satunya posisi tawar yang dimiliki mereka justru karena status pemiliknya yang sebagian merupakan aparat TNI dan Polri saja. Jadi bukan organisasi resmi dalam bidang angkutan. Namun demikian, sebelum terjadinya pertikaian dengan bus kota pada bulan Maret 2000 yang “dipolitisir”, status pemiliknya sebagai aparat TNI/Polri mampu menjadi posisi tawar yang cukup memadai untuk kelangsungan kegiatan ini di jalur tengah.

b. Rute dan Trayek Angkutan Informal

Berdasarkan data lisan dan data tertulis dari hasil pengamatan petugas Kodam III/Siliwangi, kendaraan angkutan angkutan informal yang beroperasi di jalur tengah

tercatat sekitar 60 unit kendaraan. Jenisnya terdiri dari berbagai merek seperti Suzuki Carry, Daihatsu Zebra dan sejenisnya.

Terminal yang digunakan oleh angkutan informal di Cicaheum untuk menunggu penumpang, berada di sekitar taman Cicaheum di depan pabrik tekstil Tarumatex atau tepat di seberang tempat praktek Radiolog dr. Rachman Maas. Di Alun-alun Bandung, angkutan informal, memanfaatkan tempat menunggu penumpangnya di tempat parkir Alun-alun Bandung sisi utara (hasil pengamatan, 2000).

Sehubungan dengan razia yang dilakukan oleh aparat kepolisian dari Polsekta Bandung Tengah dan Polwiltabes Kota Bandung, dan juga terjadinya perselisihan dengan awak bus kota Damri, maka letak terminalnya menjadi tersamar, dan beroperasi secara tersembunyi. Dengan demikian jumlah yang beroperasi saat ini tidak diketahui dengan tepat. Namun berdasarkan pengamatan selama tiga hari, masing-masing hari Minggu tanggal 4 Juni 2000, hari Senin tanggal 5 Juni 2000 dan hari Kamis tanggal 8 juni 2000, angkutan informal yang melukan kegiatan seperti biasa tercatat sebanyak sebelas unit dengan nomor polisi yang sama.

Biasanya, rute jalur yang digunakan oleh angkutan informal dari arah Cicaheum, sama dengan rute bus kota jalur 1,9 dan 11. Namun dari Alun-alun melalui Jalan pangarang, Jalan Karapitan, Simpang Lima, Jalan Naripan/Veteran, Kosambi dan masuk kembali ke Jalan Jenderal Ahmad Yani. (Lihat Gambar 4.7)

Sehubungan dengan kondisi pola jaringan jalan di Kota Bandung yang sebagian besar berbentuk *grid* dan *radial*, dan juga banyak kawasan jalan dengan *one way system* di Jalan Asia Afrika, Jalan Cikapundung, Jalan Naripan, Jalan Pangarang, Jalan Karapitan dan lain-lain, maka seringkali angkutan informal tersebut dengan leluasa melakukan *deviasi rute*. Terutama bila terjadi operasi dari aparat Kepolisian. Deviasi Rute ini sering

dilakukan pula untuk mencari rute terbaik dalam arti rute terdekat. Jadi dalam hal ini mencari rute paling ekonomis, sehubungan dengan kedekatan jarak dan keleluasaan jelajahnya dari kemacetan lalu lintas (*traffic crowded*).

c. Tarip dan Sistem Tarip Angkutan Informal

Tarip yang berlaku pada tahun 1999 dan tahun 2000 ditetapkan sebesar Rp 500 per orang. Besarnya tarip ini lebih besar Rp 200 dari tarip yang dikenakan bus kota. Kebijakan sistem tarip angkutan informal, tidak melalui perhitungan biaya operasional kendaraan secara terinci seperti pada angkutan bus kota atau angkutan formal lain. Tarip biasanya ditetapkan atas kesepakatan bersama antar sesama aktor angkutan informal.



**STUDI FENOMENA ANGKUTAN
INFORMAL DI DAERAH PERKOTAAN
(Studi Kasus Jalur Cicaheum-Alun
Alun Kota Bandung)**

PETA

**RUTE BUS KOTA DAN ANGKUTAN
INFORMAL DI JALUR TENGAH**

Keterangan :



JALAN



SUNGAI



REL KERETA API



• Akibatnya Informal



•
•
•
•
•
•



1 JUNE 1969 : 508



: Bus Kota Jalur 9



: Bus Kole Jalur 11




• Simoang Uma

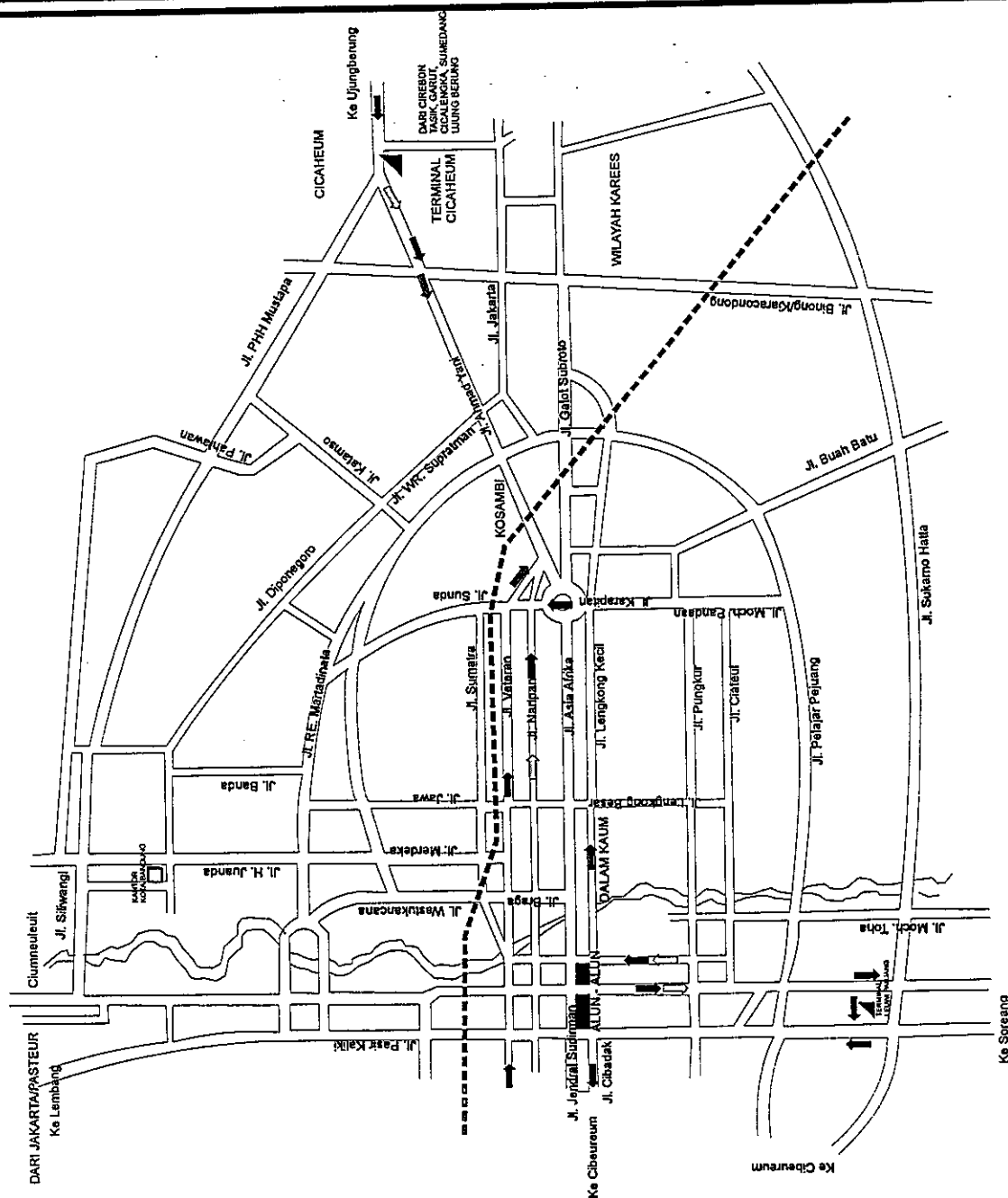


:Terminal antar kota/propinsi

SUMBER

BAPPEDA KOTA BANDUNG

| SKALA | No Gambar | UTARA |
|-----------|-----------|---|
| 1 : 3.000 | 4.7 |  |



BAB V

FENOMENA ANGKUTAN INFORMAL PADA JALUR TENGAH CICAHEUM - ALUN-ALUN BANDUNG

5.1. Analisis Ekonomi dan Politik Angkutan Informal di Jalur Tengah

5.1.1. Perbedaan Pemahaman Terhadap Angkutan Informal di Jalur Tengah

Dalam wacana empirik, sektor informal diartikan sebagai kegiatan bidang produksi barang dan jasa tertentu, yang menghindar dari pengawasan negara dan pantauan statistik pemerintah yang dilakukan oleh masyarakat lapisan bawah (Rachbini, 1991). Dalam kasus angkutan informal di jalur tengah, yang dikelompokkan masyarakat lapisan bawah adalah para pengemudi. Sementara para pemilik umumnya berasal dari masyarakat golongan menengah. Pada umumnya para pemilik angkutan informal memiliki status pekerjaan swasta dan aparat TNI/Polri.

Setiap melakukan aktifitasnya, para aktor angkutan informal membayar retribusi parkir di "terminal" dan konsesi lain dengan preman di Alun-alun dan Cicaheum serta terhadap aparat kepolisian yang bertugas di lapangan. Namun demikian tidak secara formal masuk ke kas negara. Untuk pemerintah daerah Kota Bandung tidak mendapat kontribusi langsung dari pendapatan retribusi pajak angkutan umum, juga tidak diperoleh data formal tentang jumlah angkutan informal yang beroperasi. Walaupun sesungguhnya pemerintah apabila daerah bermaksud membuat perencanaan, pengorganisasian dan pengendalian, bukan hal yang terlalu sulit.

Yang menjadi masalah justru persoalan angkutan informal hanya jadi wacana ilmiah saja atau wacana pribadi aparat tanpa diimplementasikan kedalam tindakan nyata yang lebih adil. Pemerintah daerah melalui kepolisian dan DLLAJ hanya melakukan razia

terhadap angkutan informal tanpa memiliki keinginan politik untuk menyelesaikan masalah ini secara menyeluruh (transportasi dan kondisi sosial ekonomi masyarakat).

Fenomena angkutan informal sudah menjadi fenomena di negara dunia ketiga. Di negara dunia ketiga seperti di Indonesia mungkin lebih bersifat permanen, karena merupakan aspek kebutuhan kesempatan kerja. Menurut Wirahadikusumah (1991), di negara dunia ketiga, dalam masyarakat pasca kolonial (*post colonial societies*) dan kapitalisme pinggiran (*peripheral capitalism*), termasuk Indonesia, sektor informal atau PCP (*petty commodity production*) bukan lagi merupakan suatu fenomena yang bersifat sementara (*temporary sympton*), namun sudah menjadi hukum yang berlaku.

Salah satu permasalahannya kota membentuk bidang-bidang kerja secara khusus yang membutuhkan keahlian. Kostof (1991) mengatakan: "*cities are place where there is a specialized differentiation of work*". Kenyataan ini cenderung melahirkan informalitas bagi yang tidak lolos ke jalur formal. Tarik menarik kepentingan antara formal dan informal melahirkan kesulitan dalam membentuk kota yang tertib. Informal selalu dianggap melanggar aturan oleh pemerintah daerah, karena dianggap ilegal. Sedangkan pemerintah daerah menginginkan kota segalanya formal dan serba tercatat. Sesuai dengan pendapat Kostof (1991): "*cities are places that must rely on written record*".

Alternatif pendekatannya, pemerintah daerah harus memfasilitasi perencanaan, pengorganisasian dan pengawasan, agar keberadaan angkutan informal di jalur tengah dapat ditata dalam upaya manajemen pembangunan kota yang baik. Dengan demikian, pemerintah daerah sekaligus mampu mengemban fungsi pemerintah yang melindungi dan mengayomi hajat hidup orang banyak.

5.1.2. Analisis Ekonomi dan Politik Angkutan Informal

Apabila dilihat tabel 4.3 sampai dengan 4.5, diperoleh data bahwa dari tahun 1994 – 2000 diperoleh gambaran sebagai berikut: Persentase penduduk Kota Bandung yang bekerja mengalami fluktuasi. Tahun 1994 (43,41%), 1997 (41,99%), 1998 (43,21%) dan tahun 2000 diperkirakan dengan ekstrapolasi 42,25%.

Terlihat terjadi penurunan persentase penduduk yang bekerja tahun 1997 ketika awal-awal terjadinya krisis ekonomi makro di Indonesia. Namun yang terlihat sebagai trend yang selalu naik adalah persentase para pencari kerja. Dari tahun 1994 – 1997 hanya mengalami kenaikan sebesar 0,29%. Sedangkan dari tahun 1997 – 1998 terjadi lonjakan kenaikan sebesar 1,29%. Dari tahun 1998 – 2000 terjadi kenaikan sebesar 0,09%. Secara relatif terjadi penurunan.

Sebagaimana data terdahulu bahwa sektor informal mampu menyerap tenaga kerja sebanyak 73,2%, atau $73,2\% \times 2.501.506 \text{ orang} \times 43,21\% = 791.219$ penduduk yang berstatus kerja. Sementara 10% (79.122 orang) dari mereka terserap ke sektor transportasi seperti angkot becak dan ojeg. Dengan demikian sektor informal dalam bidang transportasi memberi kontribusi yang berarti bagi katup penyelamat ekonomi masyarakat perkotaan. Fenomena ini diperburuk dengan terbatasnya kesempatan kerja di desa dan rendahnya tingkat upah. Fakta lain yang menyebabkan berkembangnya sektor informal adalah meningkatnya tingkat pengangguran di kota. Berdasarkan data dari tahun 1994 sampai dengan 1997, terjadi peningkatan pengangguran sebesar 1,93%. Hal-hal tersebut telah menstimulasi penduduk desa dengan keterampilan rendah berpindah dan mencari kerja di kota.

Fenomena yang mempercepat berkembangnya sektor informal adalah pembangunan yang bias urban. Selama ini kebijakan pembangunan diarahkan kepada

pertumbuhan ekonomi, bukan pemerataan. Pemerintah cenderung menstimulasi pembangunan industri padat teknologi dan modal (politik mercusuar), tapi tidak membangun lapangan kerja padat karya yang mampu menyerap tenaga kerja dalam jumlah besar. Kebijakan ekonomi seperti itu ternyata hanya terlihat baik pada angka-angka dengan skala nasional. Celaknya hanya terpusat dan dinikmati oleh sebagian kecil masyarakat (kelompok elit saja), namun tidak terdistribusi dan menyentuh pada kesejahteraan masyarakat banyak.

Selama ini tinjauan sektor informal sering dipandang hanya sebagai fenomena ekonomi saja. Sektor informal sesungguhnya merupakan fenomena yang kompleks dengan spektrum permasalahan yang luas, baik di bidang ekonomi maupun politik (Rachbini, 1991).

Fakta membuktikan bahwa angkutan informal sering mendapat perlakuan yang diskriminatif dengan sikap pemerintah daerah yang represif. Pemerintah daerah secara kaku melarang beroperasinya angkutan informal melalui razia-razia. Tindakan seperti ini cenderung melahirkan masalah baru seperti masalah pengangguran yang kian meningkat, serta cenderung menstimulasi gejolak masyarakat bawah.

Hal inilah yang disebut paradoks pengambilan putusan. Keputusan nasional dan jargon memerangi kemiskinan di tingkat pusat, ternyata diterjemahkan berbeda oleh pemerintah daerah dengan melakukan penertiban angkutan informal tanpa memberikan alternatif yang jelas.

Seharusnya pemerintah daerah menyadari bahwa kegiatan ekonomi sektor informal, khususnya angkutan informal, dapat dipandang sebagai upaya untuk bertahan hidup (*survive*) dari kondisi yang kurang kondusif. Dengan demikian pantaslah aktifitas sektor informal bersifat lebih resisten terhadap krisis ekonomi yang terjadi, sehubungan

sifat fleksibilitas dan “non administratif”. Selain itu, sektor informal dianggap sebagai penyelamat masalah ketenagakerjaan bagi pembangunan kota secara umum.

Selanjutnya pemerintah daerah sebaiknya menyadari bahwa angkutan informal lahir karena kemiskinan/pengangguran di kota sebagai dampak negatif urbanisasi. Sehingga dengan berbagai keterbatasan yang dimilikinya, angkutan informal cenderung menyerobot ruang publik.

Dengan demikian, permasalahan angkutan informal di perkotaan harus melibatkan penyelesaian politis sebagai keinginan politik pemerintah daerah, yang ditindaklanjuti oleh pelaksanaan pranata hukum yang adil dan bijaksana. Untuk itu kesamaan sikap dan persepsi pemerintah daerah serta masyarakat terhadap fenomena angkutan informal harus bermuara pada keadilan sosial dan kepastian hukum.

5.2. Analisis Fenomena Angkutan Informal di Jalur Tengah

5.2.1. Kondisi Sistem Pelayanan Angkutan Informal di Jalur Tengah

Angkutan informal setiap hari melayani jalur tengah mulai sekitar pukul delapan pagi hingga pukul delapan malam. Dalam keadaan normal akan beroperasi sepanjang jalan Jenderal Ahmad Yani dan Jalan Asia Afrika dari Cicaheum ke Alun alun. Saat kembali dari Alun alun, biasanya angkutan informal lebih memilih melalui Jalan Dalem Kaum menuju Jalan Karapitan, Jalan Naripan dan masuk kembali ke Jalan Ahmad Yani, daripada melalui Jalan Banceuy seperti jalur bus kota 9 dan 11.

Jalur ini dipilih disebabkan jarak yang relatif lebih dekat daripada harus melalui Jalan Banceuy dan Jalan Cikapundung. Namun demikian apabila kondisi lalu lintas dipandang tidak memungkinkan, baik akibat adanya razia petugas kepolisian ataupun karena kemacetan lalu lintas (*forced flow*), mereka cenderung melakukan deviasi rute sesuai dengan kondisi saat itu.

Perbedaan rute pergi dengan rute pulang diakibatkan oleh sistem lalu lintas yang ada sepanjang jalan Asia Afrika dan sekitar dua ratus meteran Jalan Ahmad Yani di sekitar Simpang Lima, menggunakan sistem satu arah (*one way system*). *One way system*, merupakan salahsatu cara dalam manajemen lalu lintas untuk mereduksi kemacetan lalu lintas akibat dari akses negatif jalan dua arah (*two way system*). Cara ini akan optimal apabila seluruh manajemen lalu lintas terintegrasi dalam suatu sistem. Salah satu contohnya bahwa *one way system* perlu bentuk *Grid* dengan jarak antar grid tidak terlalu jauh (sekitar 200 meter). Hal ini perlu untuk mereduksi putaran yang terlalu panjang.

Kondisi *grid* di sekitar Alun-alun, memang tidak terlalu jauh apabila menggunakan kendaraan, namun yang menjadi masalah, tidak seluruh jalan dilalui oleh kendaraan umum. Bahkan kadang-kadang hanya merupakan jalan tembus yang cukup untuk satu kendaraan saja. Kondisi ini lebih dipersulit dengan posisi shelter bus kota terdekat di luar wilayah Alun-alun berada sekitar empat ratus meteran.

Para calon penumpang pengguna jalur ini, memiliki tujuan perjalanan yang bervariasi. Contoh, melakukan kegiatan rutin untuk sekolah dan bekerja, hingga kegiatan temporer seperti belanja dan rekreasi di sekitar Alun-alun. Perbedaan tujuan dan maksud perjalanan para pengguna angkutan, tentu berpengaruh terhadap kondisi pola guna lahan, kondisi sosial dan kondisi angkutannya itu sendiri.

Kenyataan ini diejawantahkan dalam bentuk pilihan moda bus kota dan angkutan informal, serta terbentuknya *image* dan persepsi terhadap masing masing moda. Aspek persepsi ini diyakini merupakan salah satu aspek jawaban terhadap latar belakang perkembangan angkutan informal di jalur tengah. Analisis ini berdasarkan suatu kenyataan, bahwa secara *de jure* keberadaan angkutan informal di jalur tengah dinyatakan ilegal oleh

aparatus. Namun kenyataan yang tak terbantahkan, secara *de facto* keberadaannya diterima dengan baik oleh masyarakat.

5.2.2. Angkutan Informal dari Sudut Pandang Institusi

Selama ini ternyata keberadaan angkutan informal di jalur tengah antara Cicaheum – Alun alun Bandung, telah diakui keberadaannya secara *de facto*, walaupun tidak diakui secara *de jure* oleh institusi terkait seperti Pemda Kota Bandung melalui Bagian Hukum dan Bagian Organisasi dan Tata laksana. Demikian juga dengan instansi teknis seperti Dinas Angkutan dan Lalulintas Jalan.

Secara *de facto*, karena pada kenyataannya para pejabat tersebut mengetahui keberadaan dan manfaat angkutan informal. Secara *de jure* tidak diakui, karena tidak ada satu pasal pun dalam Undang-undang atau Peraturan Pemerintah Daerah yang secara eksplisit mencantumkan adanya angkutan informal dalam salah satu konsideran atau manajemen angkutannya.

Setuju-tidak setuju terhadap keberadaan angkutan informal didasari oleh perbedaan sudut pandang antara *de facto* dan *de jure*, muncul diantara para pejabat eselon tiga di Pemda Kota Bandung. Dari sudut pandang pihak yang setuju, yaitu pejabat dari Bagian Organisasi dan Tata laksana, memiliki argumen sehubungan dengan ketiadaan aturan yang mengatur angkutan informal tersebut. Maka pejabat tersebut tidak melihat adanya alasan untuk melarang keberadaan angkutan informal di jalur tengah. Bukti selanjutnya yang mendukung pendapat tersebut adalah tidak pernah ditemukannya berkas pelanggaran di tingkat pengadilan.

Dari sudut pandang pihak yang tidak setuju terhadap angkutan informal, yaitu pejabat dari Bagian Hukum serta Kasi Lalulintas pada Dinas Angkutan dan Jalan Raya Pemda Kota Bandung, berargumen bahwa keberadaan angkutan informal tersebut

melanggar aturan pemerintah. Jenis pelanggarannya mulai dari melanggar rambu yang tercantum pada jalur tengah, dimana disana tercantum Rambu dilarang lewat untuk angkutan kota kecuali rute/trayek Stasiun – Pasar Induk Gede bage. Kedua, pejabat Bagian Hukum tersebut melihat dari segi bentuk fisik kendaraannya sendiri, dimana bentuk angkutan kota formal memiliki bentuk, warna spesifik untuk trayek tertentu. Sementara angkutan informal, memang jelas diperuntukkan untuk kendaraan pribadi, baik dari warna pelat hitamnya, maupun bentuk fisiknya sebagai “daihatsu mini” yang berfungsi sebagai kendaraan keluarga.

Ketidak setujuan terhadap beroperasinya angkutan informal, juga disampaikan oleh pejabat dari instansi pelaksana angkutan yakni Perum Damri Unit Bus Kota Bandung. Namun berbeda dengan pihak Bagian Hukum Kota Bandung, ternyata Perum Damri melihat ketidaksetujuannya terhadap angkutan informal, hanya semata-mata dari sudut pandang operasi di lapangan. Pertama, Perum Damri melihat angkutan informal sebagai biang keladi kemacetan lalu lintas sehubungan dengan sering menaikturunkan penumpang di tengah jalan, dan bahkan mengambil penumpang di shelter bus kota.

Pada kenyataannya, bus kota sering pula melakukan hal yang menambah lalu lintas menjadi macet. Sebagian dari mereka menaikkan dan menurunkan penumpang tidak pada tempatnya, khususnya bila kondisi lalu lintas agak macet, mereka hanya memperlambat kendaraanya di tengah jalan. Walaupun ada seruan “Sesama bus kota dilarang saling mendahului” pada kaca belakang bus kota, bus kota seringkali berhenti pada badan jalan, tidak pada bahu jalan atau pada teluk shelter (*shelter bay*).

Mengenai alasan berkembangnya jumlah angkutan informal di jalur tengah, pada umumnya pihak institusi setuju akibat pelayanan bus kota yang tidak memadai, seperti kenyamanan, waktu tempuh, frekuensi dan pencapaiannya yang sangat terbatas. Alasan

krisis ekonomi yang melanda Indonesia sehingga angkutan informal merebak, juga disetujui oleh seluruh institusi kecuali Bagian Hukum Pemda Kota Bandung. Bagian Hukum melihatnya tidak ada korelasi dengan krisis, karena munculnya angkutan informal di jalur tengah tersebut mulai kira-kira dari tahun 1986-an sebelum terjadinya krisis.

5.2.3. Angkutan Informal dari Sudut Pandang Pemilik dan Pengemudi Angkutan Informal

Penelitian dilakukan terhadap aktor angkutan informal pada hari Kamis tanggal 25 Mei 2000, hari Minggu; 4 Juni 2000, hari Senin; 5 Juni 2000 dan hari Kamis; 8 Juni 2000. Diperoleh keterangan bahwa angkutan informal yang beroperasi sesaat setelah perselisihan dengan awak bus kota, berjumlah 11 unit. Dari kuesener yang disebar terhadap 11 (sebelas) orang responden aktor angkutan kota informal yang beroperasi pada jalur Cicaheum–Alun alun Bandung, diperoleh gambaran sebagai berikut: (tabulasi data tersedia pada lampiran)

Jumlah responden yang diteliti merupakan kondisi maksimal (100%) yang beroperasi saat ini, yaitu setelah kejadian perselisihan antara para awak bus kota dengan awak angkutan kota informal beberapa waktu lalu. Kasus perselisihan ini sempat menjadi fenomena politis, sehubungan masalahnya telah menjadi wacana publik dan agenda pembicaraan di DPRD Propinsi Jawa Barat dengan instansi terkait seperti DLLAJ, Pemda Kota Bandung, Perum Damri, Kepolisian Wilayah Kota Besar Bandung, dan pihak awak Damri sebagai pelapor.

Jumlah sebelas unit angkutan informal yang beroperasi saat ini, seperlima dari total sebelumnya, yaitu sekitar enampuluhan kendaraan yang beroperasi pada era sebelum terjadi perselisihan antara bus kota dengan angkutan informal. Kenyataan ini menguatkan dugaan pada awal penelitian, bahwa sebagian besar aktor informal (khususnya yang

berpredikat sebagai pemilik), merupakan anggota TNI/Polri. Dugaan tersebut diperkuat oleh data lisan dari berbagai pihak termasuk aparat DLLAJ Kota Bandung, Pemda Kota Bandung, perum Damri, maupun dari beberapa orang pemilik angkutan informal. Informasi yang sama diperoleh melalui pernyataan tertulis salah seorang staf Kodam III/Siliwangi yang ditugasi mengawasi kegiatan angkutan informal dalam media Pikiran Rakyat terbitan tanggal 13 April tahun 2000. Walaupun keesokan harinya disangkal secara resmi oleh Pangdam III/Siliwangi pada media yang sama.

Dengan demikian, lenyap atau menghilangnya sekitar delapan puluh persen angkutan informal tersebut, jelas mengimplikasikan korelasi yang signifikan dengan pernyataan Pangdam III/Siliwangi tersebut. Mengingat secara dogmatis, anggota TNI/Polri relatif setia terhadap komando atasannya. Sehingga sangkalan Pangdam dan janji akan menindak keras anggotanya bila ditemukan mengoperasikan angkutan informal pada jalur tengah, diterjemahkan oleh anggotanya sebagai komando untuk berhenti walaupun secara tidak langsung.

Dengan demikian jumlah sampel yang diteliti terdiri dari sebelas orang aktor angkutan informal, sekaligus merupakan keseluruhan aktor yang ada saat ini. Tiga orang dari sebelas orang responden masing-masing berusia antara 21, 22 dan 23 tahun. Kelompok umur tersebut termasuk dalam klasifikasi kelompok usia sekolah tinggi/ perguruan tinggi (19 – 25 tahun). Delapan orang lagi berusia antara 26 – 55 tahun, yaitu masing-masing berusia 26, 32, 38, 43, 45, 46, 47 dan 55 tahun. Kelompok umur tersebut termasuk kedalam kelompok usia kerja berdasarkan BKKBN dan BPS.

Hal itu membuktikan 27 persen aktor pengemudi angkutan informal, merupakan kelompok usia sekolah, namun terpaksa bekerja. Fakta lain adalah bahwa mereka tidak

terserap kedalam sektor kerja formal. Ada kecenderungan faktor terbatasnya pendidikan berpengaruh terhadap fenomena ini.

Pendidikan terakhir yang diselesaikan oleh para awak angkutan informal, sebagian besar (sebanyak delapan orang) merupakan lulusan SMA. Selanjutnya berturut-turut lulusan SMP dua orang, dan seorang saja yang hanya lulusan Sekolah Dasar.

Status pekerjaan para aktor angkutan informal, tujuh orang diantaranya menyatakan tidak bekerja (sebagai pengemudi angkutan informal tersebut sebagai pekerjaan utama). Tiga orang pemilik merangkap pengemudi merupakan orang yang bekerja sebagai wiraswasta atau swasta. Saat ini mereka termasuk orang yang terkena dampak krisis ekonomi, sehingga aktifitas ekonomi utamanya terganggu dan bahkan terkena pemutusan hubungan kerja. Sementara itu tercatat seorang aktor merupakan pensiunan PNS/TNI/Polri.

Status keterbatasan pendidikan jelas berkait erat dengan status pekerjaan. Lebih jauh berkait erat dengan istilah lingkaran setan kemiskinan (*vicious circle of poverty*) seperti lingkaran berikut: kemiskinan mengakibatkan kesehatan menurun. Penurunan kesehatan mengakibatkan tingkat pendidikan rendah. Rendahnya tingkat pendidikan mengakibatkan rendahnya tingkat pendapatan. Orang dengan tingkat pendapatan yang rendah menimbulkan kemiskinan lagi.

Angka status pekerjaan tersebut sesuai dengan status kepemilikan kendaraan. Sebanyak tiga unit merupakan milik sendiri (pengemudi merangkap pemilik), sementara delapan unit lagi disewa dari pemilik. Selanjutnya tercatat bahwa bahwa tujuh orang dari mereka mengaku kegiatan ini merupakan penghasilan utama (khususnya para awak) untuk memenuhi kebutuhan fisiologisnya dimana menurut Maslow dalam Bryant dan White (1987: 122) merupakan pemenuhan kebutuhan tingkat pertama. Sementara tiga orang

sisanya mengaku hanya sebagai penghasilan sampingan. Kelompok yang tiga orang tersebut merupakan kelompok yang bekerja di sektor swasta/wiraswasta (2 orang) dan seorang lagi adalah pensiunan PNS/TNI/Polri.

Untuk itu alasan para aktor memilih kegiatan usaha dibidang angkutan informal juga bervariasi. Tiga dari orang mereka mengaku akibat krisis ekonomi yang melanda Indonesia, sementara empat orang lagi karena alasan ingin membuka lapangan kerja, dan sisanya sebanyak tiga orang sisanya disebabkan angkutan ini bersifat multi guna, yakni sebagai kendaraan keluarga yang juga dapat digunakan untuk kegiatan usaha.

Dalam hal rutinitas pengoperasian angkutan informal tersebut ternyata diperoleh informasi bahwa lima dari kendaraan tersebut merupakan kendaraan yang secara khusus digunakan untuk usaha omprengan. Sementara enam unit sisanya merupakan kendaraan tidak hanya digunakan untuk omprengan, tapi untuk aktifitas lain, yaitu sebagai kendaraan keluarga.

Itulah sebabnya waktu beroperasi masing-masing aktor, berbeda-beda. Seorang dari mereka menyatakan hanya mengoperasikan kendaraannya pada pagi hingga siang saja. Namun ternyata sebagian besar, yaitu sebanyak lima kendaraan beroperasi dari siang hingga sore. Pada pagi hingga siang terbukti hanya ditemukan satu kendaraan saja, mungkin karena pada pagi hari hingga jam sebelas siang waktu Indonesia barat, masih sering terjadi razia dari aparat Kepolisian atau gabungan dengan DLLAJ dan Polisi Militer.

Kendaraan yang beroperasi dari sore hingga malam tercatat dua unit, sama dengan jumlah kendaraan yang beroperasi dari pagi hingga sore juga tercatat sebanyak dua unit saja. Sementara satu unit kendaraan hanya beroperasi sekali-sekali saja. Pada kesempatan ini tidak ditemukan aktor yang mengoperasikan kendaraannya sepulang kerja. Hal ini

memperkuat data di atas bahwa aktor yang memiliki status swasta atau wiraswasta pun saat ini tengah “menganggur” dari pekerjaan utamanya.

Fenomena tumbuh kembangnya angkutan informal dari tahun 1986-an hingga saat ini terbukti dipandang cukup menguntungkan oleh aktor angkutan ini. Dimana tujuh orang diantaranya mengaku menguntungkan, dan empat orang lagi mengaku cukup saja. Hal tersebut dapat terlihat dari pendapatan kotor per bulan diperoleh pendapatan antara Rp 300.000 sampai dengan Rp 600.000 sebanyak tiga orang. Pendapatan antara Rp 600.000 sampai dengan Rp 900.000 sebanyak dua orang. Pendapatan antara Rp 900.000 sampai dengan Rp 1.200.000 sebanyak tiga orang dan sebanyak tiga orang lagi mengaku menghasilkan lebih dari Rp 1.200.000.

Perbedaan penghasilan tersebut disesuaikan dengan perbedaan waktu operasi, dimana biasanya penumpang akan lebih banyak pada siang hingga sore hari. Selain itu perbedaan penghasilan disebabkan siapa operatornya. Apabila kendaraan itu merupakan sewaan, maka sang pengemudi akan betul-betul aktif mencari setoran, dan tentu agak berbeda dengan apabila si pemilik sendiri yang mengoperasikannya. Kedua, penghasilan antara tiga ratus ribu rupiah hingga enam ratus ribu rupiah merupakan penghasilan aktor pengemudi setelah setoran. Artinya pengemudi dapat membawa uang bersih antara Rp 10.000 sampai Rp 20.000 per hari.

Berdasarkan hasil pengumpulan data dari para aktor angkutan informal, ternyata fenomena tumbuh-kembangnya angkutan informal pada jalur tengah Cicaheum – Alun alun Bandung dipengaruhi pula oleh faktor internal dan eksternal dari fenomena sosial ekonomi yang dialami oleh para aktor saat itu. Faktor internal yaitu pertama akibat tingkat sosial ekonomi permanen akibat dari tingkat pendidikan yang rendah.

Kedua, akibat kondisi tertentu dimana tingkat sosial ekonominya termasuk ekonomi menengah, namun mengoperasikan kendaraan dengan alasan bukan sebagai pemenuhan kebutuhan primer, namun hanya sebagai upaya untuk menambah penghasilan dan biaya pemeliharaan kendaraan. Sementara faktor eksternal, cenderung lebih diakibatkan oleh faktor temporer/tidak permanen dari kondisi krisis ekonomi yang secara umum dirasakan oleh sebagian besar rakyat Indonesia. Kelompok kedua ini tercatat sebagai pemilik angkutan informal.

Menilik dari penghasilan angkutan informal yang diakui oleh para aktornya sebagai suatu usaha yang cukup menguntungkan, kiranya mereka akan lebih serius untuk menerjuni bidang ini secara formal. Namun uniknyanya ternyata sebagian besar dari mereka menolak memformalkan kegiatan usaha ini. Delapan orang aktor menolak, dan empat orang lagi setuju diformalkan. Alasan penolakan sebagian besar dari mereka beragam pula. Lima orang menyatakan kerumitan dalam mengurus administrasinya, tiga orang menolak karena kendaraannya merangkap sebagai kendaraan pribadi atau keluarga, yaitu sebagai sarana sekunder dan tersier atau faktor sosial.

Maslow dalam Bryant dan White (1987: 122) mengindikasikan sebagai pemenuhan hirarki kebutuhan kedua, ketiga dan kelima; yaitu pemenuhan orang untuk diterima oleh kelompoknya untuk berinteraksi secara sosial dalam lingkungan tertentu. Kebutuhan selanjutnya adalah pemenuhan harga diri atau aktualisasi diri oleh lingkungan sekitarnya. Yang terakhir adalah kebutuhan pemenuhan diri (*self fulfilnemen*t), yaitu sesuatu yang memang perlu untuk dipenuhi saat itu. Jedlicka dalam Bryant dan White (1987: 123) menyatakan bahwa terlepas dari pola urutan pemenuhannya, butir yang amat penting pada teori ini adalah bahwa suatu kebutuhan yang tak terpenuhi merupakan suatu

motivator perilaku, dan akibat dari kenyataan ini dapat bersifat positif atau negatif bergantung pada pemenuhan kebutuhan tersebut.

Yang dinilai cukup mengejutkan dari keengganan para pemilik untuk memformalkan angkutan ini adalah bahwa ternyata mahalnya biaya pengurusan tidak ada yang mengungkitnya. Yang menjadi kendala adalah kerumitan dalam pengurusan administrasinya. Kenyataan ini membuktikan kompleksnya permasalahan suatu penegakan hukum, karena aparat sendiri belum siap dengan efisiensi dan efektifitas, apalagi tanggungjawab moral. Aparat sebagai pengayom masyarakat masih dirasakan sebagai slogan belaka.

Sementara dalam teknis penyelenggaraan angkutan informal di jalur tengah berjalan dengan sendirinya mengikuti peraturan tidak tertulis dari para aktornya. Mereka tidak memiliki organisasi formal untuk memenej pelaksanaan dan peraturan, apalagi untuk menggalang posisi tawar. Mereka yang berniat terjun ke dunia ini dapat langsung datang dan bersosialisasi dari hati ke hati. Karena secara formal tidak ada yang “memiliki” jalur ini.

Cara penentuan tarif angkutan ini ditentukan oleh kesepakatan antar para pengusaha. Pernyataan ini dinyatakan oleh dua orang reponden, dan di dukung oleh bukti responden terbanyak, yang mana mereka dapat saja membuat tarif sama dengan bus kota. Jadi untuk menentukan besarnya tarif harus berdasarkan kesepakatan para pemiliknya. Soto (1991: 125) mengungkapkan bahwa mereka (aktor) tidak diperkenankan mengubah tarif menurut fluktuasi pasar, tetapi hanya atas dasar kesepakatan.

Fakta lain yang diperoleh, bahwa dalam penetapan tarif angkutan informal ini, para pengusaha sama sekali tidak mempertimbangkan besarnya pengeluaran operasional. Hal ini membuktikan bahwa para pengusaha angkutan informal, bukan merupakan

pengusaha murni. Orang yang murni menerjuni kegiatan usaha, seyogyanya memikirkan besarnya aliran keluar-masuk uang (*cash flow*) untuk mencapai titik impas dan keuntungan ($BCR > 1$). Fakta ini lebih membuktikan fenomena sifat keinformalannya yang non administrasi, dan lebih meyakinkan pendapat para pemilik, bahwa kegiatan usaha angkutan informal ini merupakan kendaraan keluarga yang bersifat multiguna sekaligus dapat membantu masalah kesempatan kerja.

Dalam tata cara pemilihan rute, ternyata sebagian besar para aktor hanya mengikuti orang lain yang telah lebih dulu terjun dalam bisnis ini. Satu orang mengaku tidak melakukan pengamatan, sementara tiga orang menyatakan melakukan pengamatan. Dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa yang mengaku tidak melakukan pengamatan, tapi mengikuti orang lain merupakan jawaban lain dari pengamatan itu sendiri, hanya tidak langsung. Mereka melihat potensi yang ada atau komunikasi diantara mereka secara informal.

Bahkan ditilik dari informasi lisan dan tulisan, bahwa pada waktu lalu sebagian besar dari aktor angkutan informal merupakan anggota TNI/Polri, tentu komunikasi dalam korpnya telah berlangsung lama. Soto (1991: 112-115) mengungkapkan bahwa pengusaha umumnya menyerobot rute melalui suatu pengamatan dan penilaian untuk melakukan suatu pilihan dengan cermat. Untuk itu pengusaha harus menilai berbagai rute untuk menentukan mana yang akan diambil. Maka dia harus mengetahui terlebih dahulu dimana ada permintaan yang besar akan angkutan dan tidak mendapat pelayanan sebagaimana mestinya.

Terbukti bahwa lima orang aktor menilai bahwa pemilihan rute Cicaheum-Alun-alun tersebut disebabkan alasan banyak penumpangnya. Empat orang menilai karena rutenya yang dekat, gampang dan ramai, dan empat orang sisanya menilai karena tidak ada

angkot yang melalui jalur ini. Jadi bukan karena jumlah bus kota untuk rute ini kurang. Hal ini sesuai dengan data pada bab IV bahwa tingkat okupansi bus kota jalur satu sebesar 0,93, jalur 9 sebesar 0,97, dan hanya jalur sebelas saja dengan rute Cibiru sampai dengan terminal leuwi panjang yang mencapai tingkat okupansi sebesar 1,03.

Penyerobotan rute yang berhasil, memungkinkan pengusaha angkutan informal yang bersangkutan memberikan layanan sepanjang rute itu jauh sebelum pemerintah memberikan pengakuan secara *de facto*. Soto (1991: 114-115) mengungkapkan bahwa hal ini dapat terjadi karena ada suatu jalinan hubungan luar hukum yang dinamakan sebagai “hak mengambil rute” (*right to appropriate routes*). Contohnya demi keamanan dan menjaga kelangsungan usahanya, para pengemudi angkutan informal melakukan kesepakatan dengan petugas polisi.

Suatu usaha jasa angkutan informal dapat dijalankan secara ekonomis semata-mata berkat hak ini, yang memungkinkan pengusaha informal melayani rutenya atas dasar hak eksklusif. Eksklusif berarti mereka dapat menggunakan rute bersangkutan sesuai dengan kehendak mereka dan menikmati pendapatan yang diperoleh. Namun karena hak untuk mengambil rute tersebut berasal dari penyerobotan dan berdasarkan pada aturan-aturan main diluar hukum, maka hak tersebut tidak sempurna. Pengusaha angkutan informal harus berunding dengan “pemerintah” untuk mendapat pengakuan dalam bentuk konsesi.

Dalam hal ini para pengemudi mengaku harus mengeluarkan “uang damai” sebanyak total rata-rata tujuh ribu rupiah per setengah hari dari pagi- hingga siang, dan tujuh ribu lagi untuk siang sampai dengan malam kepada aparat petugas kepolisian yang bertugas di tiap perempatan. Jumlah tersebut bukan sebagai jaminan untuk tidak ditilang

oleh patroli atau razia. Para pengemudi angkutan informal menilai bahwa uang tersebut hanya sebagai “izin lewat” perempatan.

Namun demikian, para pengemudi tersebut tidak merasa keberatan kalau hanya begitu. Yang sekarang jadi kendala, apabila terjadi razia oleh aparat kepolisian baik oleh Polresta Bandung Tengah maupun oleh Polwiltabes Kota Bandung, kendaraannya harus nginap selama tiga hari di kantor Polisi. Dan itu berarti hilangnya pendapatan bersih minimal sebanyak seratus lima puluh ribu rupiah ditambah lagi dengan puluhan ribu untuk biaya tilang “resmi” dan puluhan ribu lagi untuk biaya administrasi mengeluarkan kendaraan dari Kantor Polisi.

Keraguan terhadap istilah tilang “resmi” tersebut didasarkan pada pendapat dari pejabat ortala Pemda Kota Bandung, bahwa tak satupun bukti adanya pelanggaran yang dibawa ke pengadilan. Fakta ini lebih membuktikan dugaan bahwa selain dibutuhkan sebagai lahan kerja oleh para aktor informal dan angkutan alternatif oleh penumpang, perkembangan angkutan informal yang dianggap melanggar aturan secara *de jure* oleh pemerintah itu ternyata beroperasi atas “dukungan” dari aparat penegak hukum juga.

5.2.4. Angkutan Informal dari Sudut Pandang Penumpang

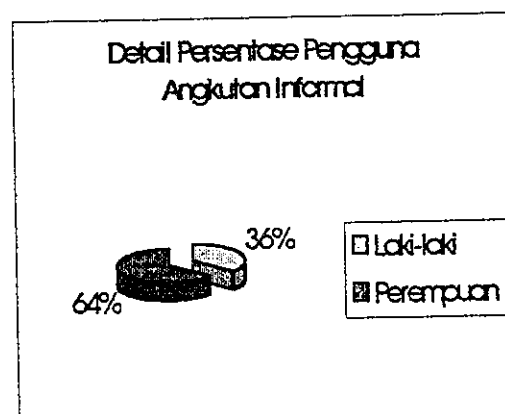
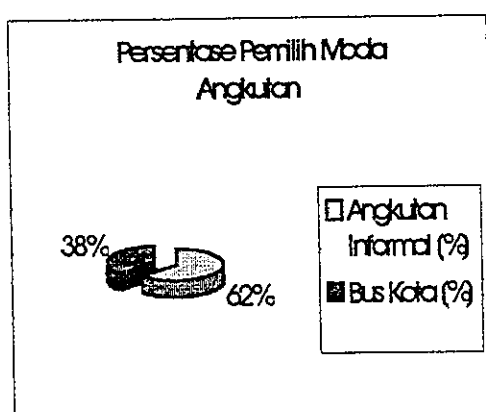
Reponden merupakan responden bebas dan acak, dalam arti belum diketahui pengguna moda angkutan yang dipilihnya. Lokasi penelitian berada di Cicaheum dan di Alun-alun Bandung di sekitar “terminal” angkutan informal kepada calon penumpang sebelum memilih dan naik moda angkutan informal dan bus kota. Pengisian kuesener ditunggu petugas hingga berada dalam kendaraan, hingga selesai. Waktu penelitian dilakukan selama dua hari, yaitu Hari Senin tanggal 5 Juni 2000 dan hari Kamis tanggal 8 Juni 2000. Jumlah responden, terjaring sebanyak empat puluh orang responden. Ternyata

dari mereka tercatat jumlah yang memilih menggunakan bus kota sebanyak 15 orang dan memilih angkutan informal sebanyak 25 responden.

Dari hasil pengumpulan data kepada para calon penumpang dan penumpang angkutan informal serta penumpang bus kota, memperlihatkan kepada kita bahwa mereka memilih jenis/moda angkutan tersebut berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tertentu.

Ternyata sembilan orang (22,5%) dari total empat puluh orang responden berkelamin pria, dan enam belas orang (40%) wanita memilih angkutan informal. Sementara itu delapan orang (20%) yang berkelamin pria dan sebanyak tujuh orang wanita (17,5%) tercatat memilih angkutan bus kota. Dalam persentase internal angkutan informal, 36 persen (9/25) penumpang adalah seorang pria, dan 64 persen (16/25) terdiri dari wanita. Sementara dalam persentase internal bus kota diketahui sebanyak 53,3 persen (8/15) penumpang bus kota adalah pria, dan 46,7 persen (7/15) adalah kaum wanita. Jadi sebagian besar penumpang wanita cenderung memilih angkutan kota informal.

GRAFIK 5.1
PERSENTASE PEMILIH MODA ANGKUTAN DAN PENGGUNA ANGKUTAN INFORMAL

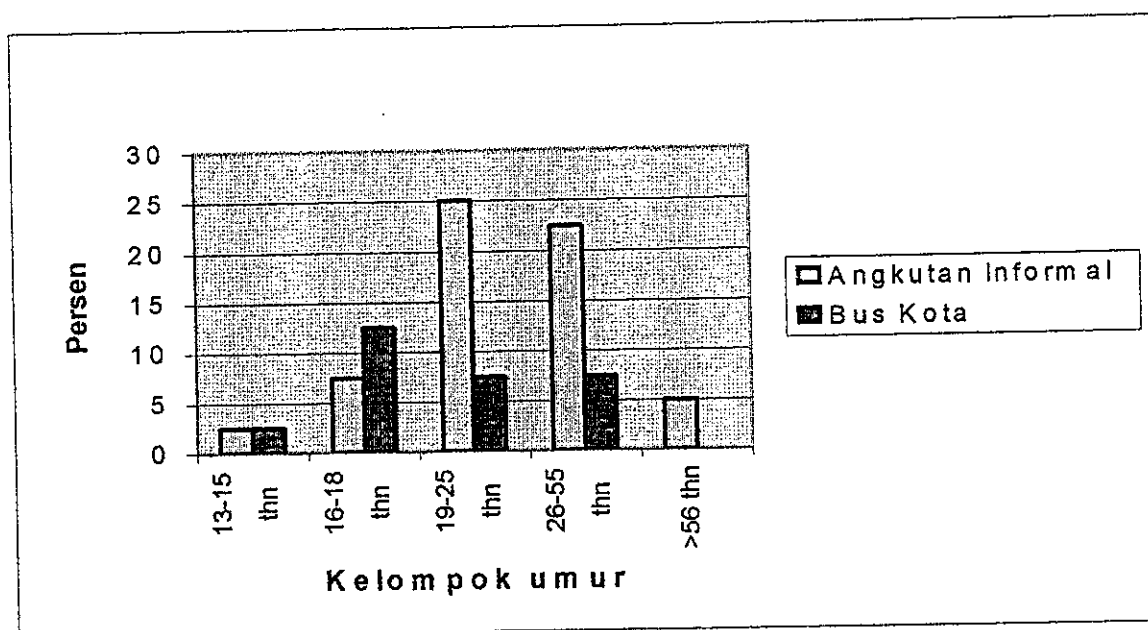


Sumber: Hasil Analisis, 2000

Ditinjau dari kelompok umur, diperoleh gambaran bahwa pelaku perjalanan terbanyak adalah kelompok umur 19-25 tahun, yaitu kelompok umur perguruan tinggi

yang berjumlah sepuluh orang (25%) menggunakan angkutan informal dan tiga orang (7,5%) memilih bus kota. Peringkat kedua adalah kelompok umur 26-55 tahun yaitu kelompok umur usia kerja; sembilan orang (22,5%) memilih angkutan informal, dan tiga orang (7,5%) memilih bus kota. Peringkat ketiga adalah kelompok umur 16-18 orang, yaitu kelompok umur Sekolah Menengah Umum. Tercatat tiga orang (7,5%) memilih angkutan informal dan lima orang (12,5%) memilih bus kota. Peringkat selanjutnya diperoleh hasil yang sama yakni kelompok umur 13-15 tahun atau kelompok umur SMP dan kelompok umur lima puluh enam tahun ke atas atau bukan kelompok umur kerja, masing-masing tercatat dua orang responden. Seorang responden (2,5%) dari kelompok umur SMP memilih angkutan informal dan seorang lagi memilih bus kota. Berbeda dengan kelompok umur SMP, kelompok umur bukan kelompok kerja (5%) hanya memilih angkutan kota informal.

GRAFIK 5.2
KELOMPOK UMUR PENGGUNA MODA ANGKUTAN



Sumber: Hasil Analisis, 2000

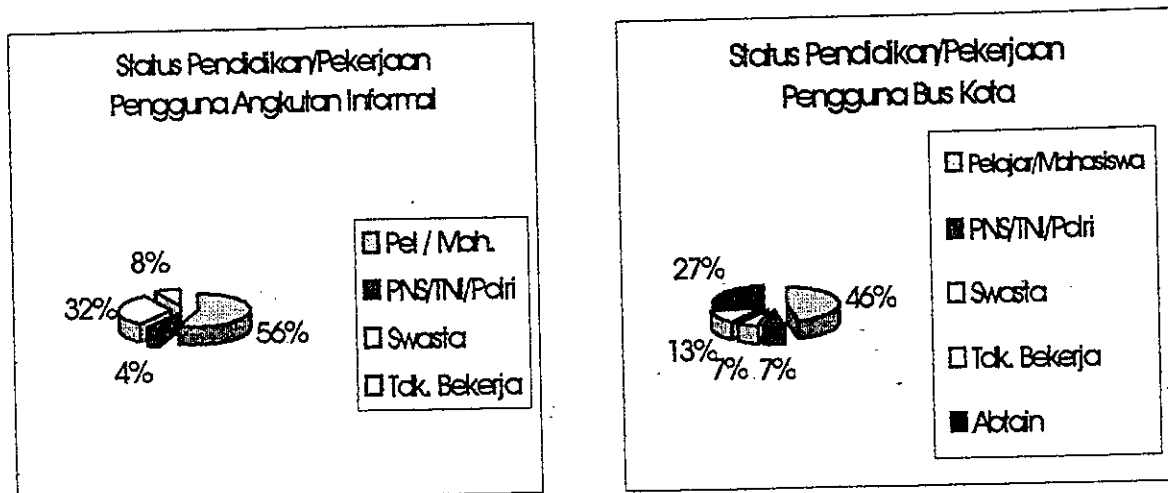
Sejalan dengan data di atas, berdasarkan data status pendidikan dan pekerjaan diperoleh jumlah responden terbesar adalah pelajar atau mahasiswa. Sebanyak 14 orang (35%) memilih angkutan informal dan tujuh orang (17,5%) memilih bus kota. Peringkat

kedua adalah kelompok dengan status pegawai swasta/wiraswasta/BUMN/BUMD. Sebanyak delapan orang (20%) memilih angkutan informal, dan hanya seorang (2,5%) memilih bus kota. Peringkat ketiga para pelaku perjalanan adalah dengan status tidak bekerja. Masing-masing dua orang (5%) memilih angkutan informal dan bus kota. Kelompok ini mungkin terdiri dari ibu rumah tangga dan atau orang dengan penghasilan tidak tetap. Sementara yang terakhir adalah kelompok pegawai negeri masing-masing seorang responden (2,5%) memilih angkutan informal dan bus kota.

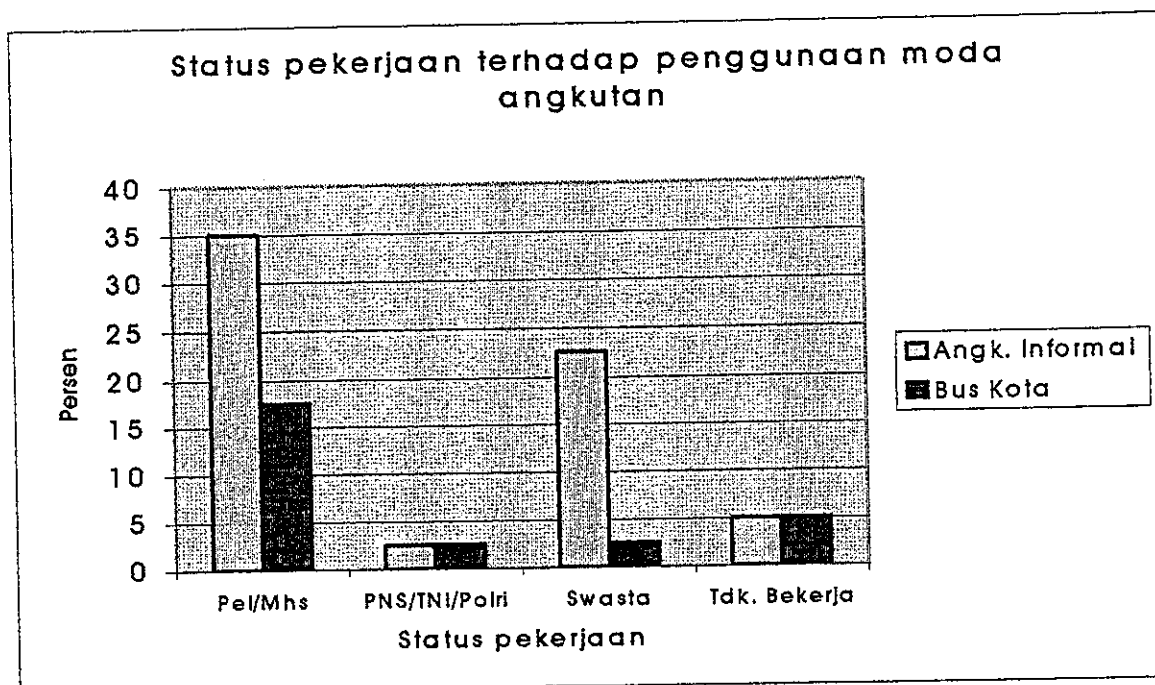
Secara terperinci diperoleh gambaran bahwa persentase internal penumpang yang memilih angkutan informal, ternyata pelajar dan mahasiswa berjumlah empat belas orang (56%) dari dua puluh lima responden. Pegawai swasta/wiraswasta/BUMN/BUMD delapan orang (32%). Kelompok yang tidak bekerja sebanyak dua orang (8%), serta pegawai negeri/TNI/Polri sebanyak satu orang (4%).

Demikian juga, dari 15 orang responden penumpang bus kota, kelompok pelajar dan mahasiswa tercatat tujuh orang (46,7%). Kelompok yang tidak bekerja sebanyak 13,3%, dan kelompok pegawai masing masing sebanyak 6,7%. Sebanyak 26,7% dari mereka menyatakan abstein.

GRAFIK 5.3
STATUS PEKERJAAN TERHADAP PENGGUNAAN MODA ANGKUTAN



Sumber: Hasil Analisis, 2000



Sumber: Hasil Analisis, 2000

Ada kesesuaian pola antara frekuensi responden yang melalui rute jalur tengah dengan frekuensi penggunaan moda angkutannya, yaitu kadang-kadang, tiap hari, sering dan baru kali ini saja. Sebagian besar mengaku kadang-kadang saja menggunakan angkutan informal, yaitu sebanyak lima belas orang (37,5%) dan kadang-kadang

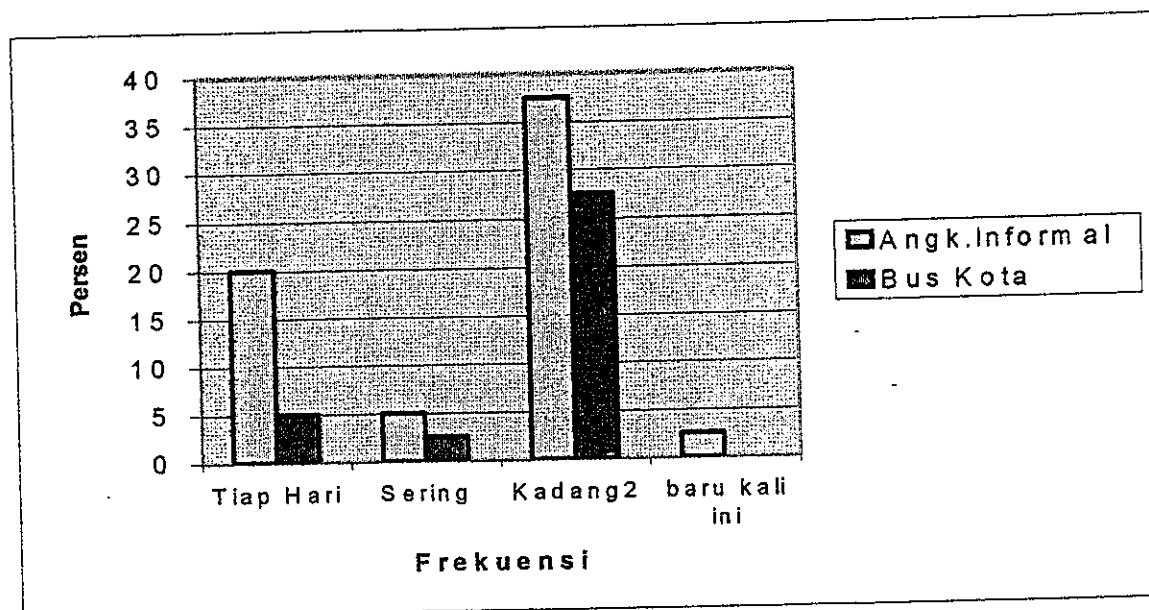
menggunakan bus kota sebanyak sebelas orang (27,5%). Sejalan dengan itu responden menyatakan kadang-kadang menggunakan rute atau jalur ini, pengguna angkutan informal sebanyak dua belas orang (30%) dan responden pengguna bus kota sebanyak sebelas orang (27,5%).

Peringkat kedua ditempati oleh pengguna angkutan yang mengaku setiap hari menggunakan moda angkutan tertentu. Pengguna angkutan informal tercatat sebanyak delapan orang (20%), dan pengguna bus kota setiap hari tercatat dua orang (5%).

Kelompok ini terdiri dari kalangan pelajar/mahasiswa dan pegawai swasta. Kelompok ketiga dengan status sering menggunakan angkutan informal yaitu sebanyak dua orang (5%), dan sering menggunakan bus kota hanya seorang (2,5%). Kelompok ini mungkin terdiri dari kelompok yang mengaku tidak bekerja atau berstatus ibu rumah tangga atau tidak memiliki pekerjaan tetap. Sisanya yang satu orang (2,5%) adalah orang yang hanya baru kali ini saja naik angkutan informal, sementara nol persen menggunakan bus kota.

Jadi pada umumnya para pelaku perjalanan yang melalui rute jalur tengah, sebagian besar menggunakan angkutan informal. Ada pula pengguna angkutan informal yang hanya mencoba saj atau kebetulan menggunakan angkutan ini, sementara pengguna bus kota merupakan orang yang biasa menggunakannya saja.

GRAFIK 5.4
FREKUENSI MENGGUNAKAN MODA ANGKUTAN



Sumber: Hasil Analisis (2000)

Alasan sering atau tidak sering, suka atau tidak suka menggunakan moda angkutan, ternyata didominasi oleh karena unsur kenyamanan. 22,5% penumpang menyukai angkutan informal tercatat karena lebih nyaman dari bus kota. Sementara responden menyukai bus kota sebanyak 7,5%, tanpa alasan. Ketidaksukaan penumpang menggunakan angkutan informal ternyata 22,5% hanya karena alasan suka ngetem saja. Sesuai dengan perhitungan frekuensi moda angkutan informal pada bab terdahulu, lamanya waktu ngetem dapat mencapai 15 menit atau lebih. Sementara ketidaksukaannya terhadap bus kota lebih disebabkan oleh ketidaknyamanan bus kota.

Tujuan perjalanan responden pengguna jalur tengah sebagian besar merupakan tujuan dari dan ke rumah. Responden yang tujuannya pulang kerumah yang berada di Padasuka (2,5%), Cicaheum (5%), Kosambi (2,5%), Cicadas (2,5%), Jalan Malabar (2,5%), Sindanglaya (2,5%), Pasir impun di daerah Sukamiskin (5%), Cibiru (2,5%), Ujungberung (2,5%) dan 2,5% lagi abstain.

Moda yang digunakan untuk tujuan dari dan kerumah, pengguna angkutan informal sebanyak empat belas belas orang (35%). Sementara pengguna bus kota untuk tujuan pulang ke rumah, tercatat sebanyak lima orang (12,5%), masing-masing berada di daerah Cianjur (2,5%), Antapani (2,5%), Buah Batu (2,5%) dan Ujungberung (5%).

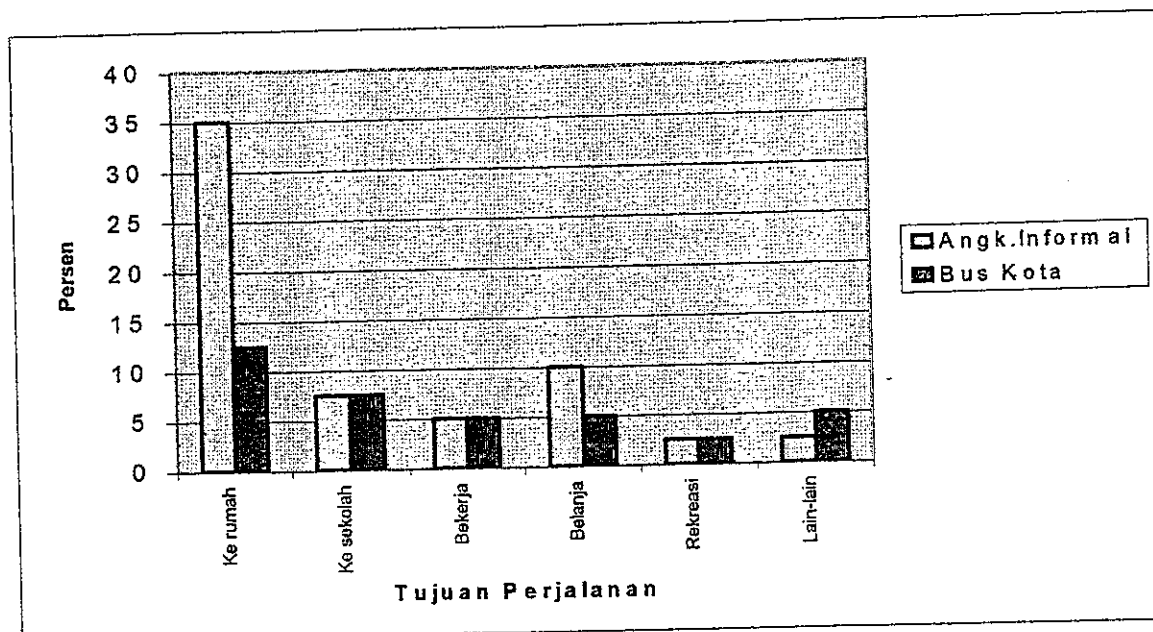
Untuk tujuan bekerja di daerah Jalan Asia Afrika (2,5%) dan Jalan Sunda (2,5%) tercatat menggunakan angkutan informal yaitu sebanyak dua orang (5%). Sementara untuk tujuan bekerja, di Jalan Braga 2,5% dan 2,5% yang abstain, tercatat menggunakan bus kota.

Untuk tujuan sekolah di Jalan Balong Gede (2,5%), Ujungberung (2,5%) dan 2,5 persen lagi abstain, tercatat menggunakan angkutan informal (7,5%). Ternyata untuk tujuan sekolah, bus kota pun dipilih dengan jumlah yang sama angka yang sama sebesar 7,5%, masing-masing untuk daerah Jalan Burangrang (2,5%), Jalan Kebon Jati (2,5%) dan Jalan Lengkong Besar (2,5%). Di daerah tersebut terdapat sekolah menengah umum.

Daerah tujuan belanja, ternyata angkutan informal digunakan masyarakat sebanyak dua kali lipat dari bus kota, yaitu sepuluh persen. Daerah tujuan belanja ke BIP di Jalan Merdeka (2,5%), kawasan Jalan Dalem Kaum (2,5%), Jalan Asia Afrika (2,5%) dan 2,5 persen lagi abstain, cenderung menggunakan angkutan informal. Sementara tujuan belanja dengan menggunakan bus kota tercatat lima persen, masing-masing ke Jalan Asia-Afrika (2,5%), dan 2,5 persen lagi abstain.

Untuk tujuan hiburan dan rekreasi ternyata kedua moda diminati masyarakat dengan jumlah yang sama, yaitu angkutan informal (2,5%) dan bus kota (2,5%) ke daerah Jalan Dalem Kaum. Untuk tujuan lain-lain ke Alun-alun, masyarakat cenderung menggunakan angkutan informal (2,5%). Sementara tujuan Leuwipanjang (2,5%) dan lainnya (2,5%) lagi cenderung menggunakan bus kota.

GRAFIK 5.5
TUJUAN PERJALANAN TERHADAP PENGGUNAAN MODA ANGKUTAN



Sumber: Hasil Analisis, 2000

Asal keberangkatan pun ternyata sebagian besar berangkat dari rumah, yaitu delapan orang (20%) menggunakan angkutan informal, dari daerah Tanjung Sari (2,5%), Arcamanik (2,5%), Padasuka (2,5%), Cicadas (7,5%), Kiara Condong (2,5%) dan Karapitan (2,5%). Sembilan orang (22,5%) berangkat dari rumah menggunakan bus kota, yaitu dari daerah Ujungberung (5%), Pacuan Kuda Arcamanik (2,5%), Jalan Suci (2,5%), Sukagalih (2,5%), Cijambe (2,5%) dan 7,5 persen abstain.

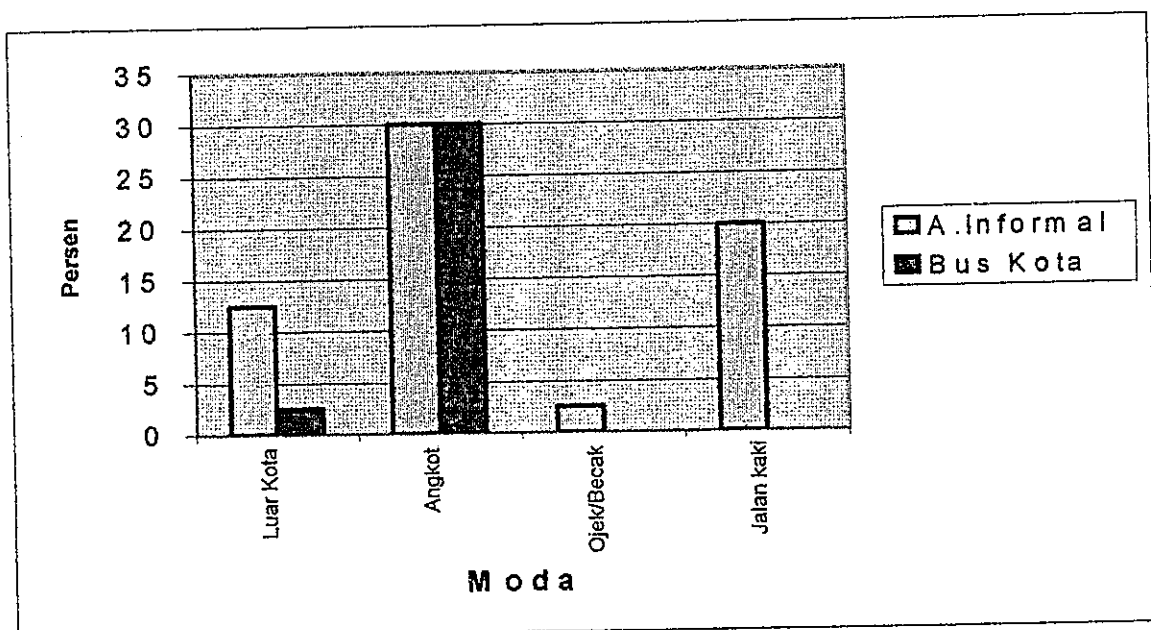
Pulang sekolah menggunakan angkutan informal tercatat sebanyak empat orang (10%). Masing-masing dari daerah Jalan Balong Gede (2,5%) dimana terdapat kawasan pendidikan Pasundan, dari Jalan Kautamaan Istri (2,5%) yang merupakan lingkungan sekolah menengah. Dari Ujungberung (2,5%) dan abstain (2,5%). Pengguna bus kota dari pulang sekolah tercatat sebanyak tiga orang (7,5%), yaitu di daerah Pasundan (2,5%) dan lima persen lagi abstain.

Seperti telah dijelaskan di atas, Cicaheum – Alun alun melalui jalur tengah ini bukan merupakan awal dan akhir masing-masing noda keberangkatan, namun merupakan bagian dari asal dan tujuan perjalanan. Sebelum menggunakan moda angkutan informal atau bus kota, responden ada yang berasal dari luar kota menggunakan bus. Ada pula yang berasal dari angkutan kota, ojek/becak dan juga hanya jalan kaki saja.

12,5% responden penumpang pengguna angkutan informal berasal dari bus luar kota. Hanya hanya 2% saja responden pengguna bus kota yang berasal dari luar kota. Sementara yang berasal dari moda angkot, tercatat masing-masing menggunakan angkutan informal maupun bus kota sebanyak 30%. Responden yang berasal dari ojek/becak sebanyak 2,5%, serta berasal dari moda jalan kaki sebanyak 20% terbukti hanya naik angkutan informal saja.

Hal ini menggambarkan bahwa penumpang dari berbagai tujuan yang melalui jalur tengah lebih menyukai naik angkutan informal dengan perbandingan dua kali lipat dari pada bus kota.

GAMBAR 5.6
PENGUNAAN MODA SEBELUMNYA



Sumber: Hasil Analisis, 2000

Tentu berbagai alasan sehingga mereka menjatuhkan pilihan terhadap suatu moda atau rute. Pilihan sehubungan dengan ongkos murah, penumpang bus kota (12,5%) lebih mengungguli angkutan informal (5%). Alasan besarnya ongkos bagi penumpang angkutan informal ternyata tidak merupakan sesuatu yang dominan. Berbeda dengan penumpang bus kota yang karena status sosial ekonomi, masih mempertimbangkan masalah besarnya ongkos. Terbukti para pengguna bus kota pun memiliki keinginan untuk memilih angkutan informal, bila ongkosnya dibuat sama. Tercatat 60 persen responden akan memilih angkutan informal, dan 15 persen saja yang akan memilih bus kota dan 15 persen menilai sama saja, bila ongkos keduanya sama besar.

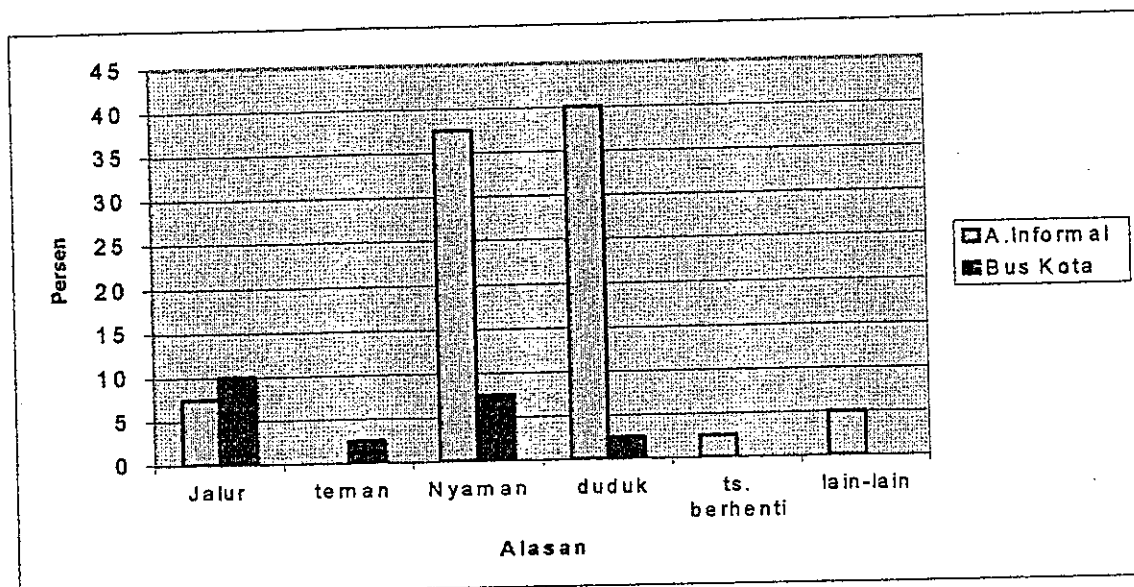
Kriteria responden dalam memilih angkutan informal daripada bus kota bila ongkosnya sama, sebagian besar karena alasan bisa duduk sebanyak 40%. Selebihnya karena unsur kenyamanan sebesar 37,5%.

Sementara untuk alasan lainnya, angkutan informal juga unggul. Seperti alasan keamanan dari copet, dan tidak sering berhenti. Untuk alasan-alasan seperti ini, tak seorang responden pun yang memilih bus kota. Pilihan untuk bus kota lebih disebabkan oleh kesamaan jalur dan banyak teman saja. Jadi alasan kualitatif kenyamanan dan keamanan serta ketersediaan tempat duduk mempunyai pengaruh terbesar dalam pemilihan moda yang akan digunakan.

Waktu tempuh ternyata memiliki pengaruh pula dalam pilihan penumpang. 20% penumpang memilih angkutan informal dan hanya 2% memilih bus kota dengan alasan ini. Demikian juga dengan kelonggaran, merupakan salah satu alasan yang cukup signifikan dalam kriteria pilihan penumpang. 15% penumpang memilih angkutan informal dan 2,5% penumpang bus kota, juga karena alasan ini. Selanjutnya adalah karena kedekatan

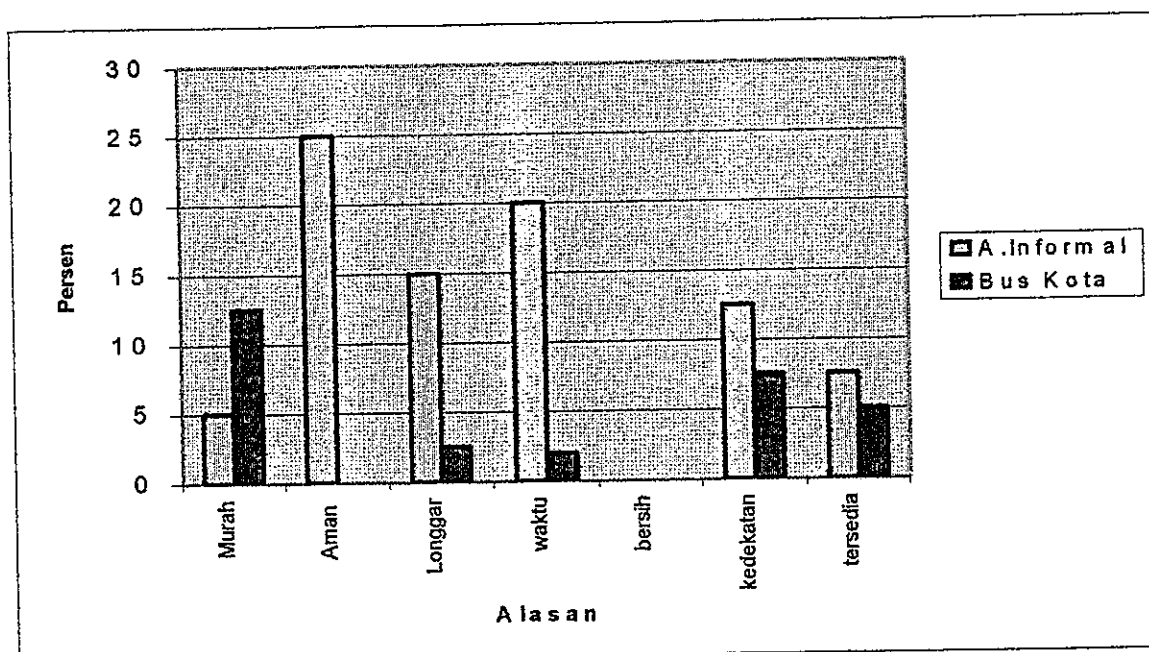
(*approximity*) dengan daerah tujuan; serta ketersediaan, cukup memberi nilai positif bagi angkutan informal tersebut.

GRAFIK 5.7
ALASAN PENGGUNAAN MODA ANGKUTAN



Sumber: Hasil Analisis, 2000

GRAFIK 5.8
ALASAN LAIN PENGGUNAAN MODA ANGKUTAN



Sumber: Hasil Analisis, 2000

Tentu saja para penumpang tersebut menyisakan harapan bagi angkutan perkotaan dimasa depan. Dari seluruh pertanyaan/jawaban terbuka, Diperoleh harapan para responden, yang diurut berdasarkan persentase terbanyak. 27,5% reponden menghendaki peningkatan kenyamanan. 17,5% menghendaki peningkatan keamanan dan ketertiban. 20% menghendaki ongkos yang lebih murah. 10% menghendaki peningkatan waktu tempuh. Masing-masing 5% menghendaki peningkatan jumlah angkutan informal dan bus kota, serta masing-masing 2,5% menghendaki kapasitas tempat duduk bus kota diperbanyak. Angkutan informal agar lebih teratur. Bus kota agar lebih dijaga dan tidak kotor, dan menjamin ketersediaan kendaraan di tiap jurusan serta Pemda dan Damri agar memperbanyak bus kota dengan pelayanan yang baik, tidak berdesak-desakan sehingga rawan kejahatan, serta setiap penumpang diberi karcis.

Dapat disimpulkan, bahwa para responden menginginkan peningkatan kualitas pelayanan dari angkutan kota di jalur tengah. Dapat dipahami karena ternyata masih banyak kelompok masyarakat yang masih tergantung pada angkutan umum (*captive*).

5.3. Analisis Terhadap Potensi Konflik dan Kualitas Operasional Angkutan Umum Formal dan Informal di Jalur Tengah Cicaheum – Alun-alun

5.3.1. Lahirnya Konflik Angkutan Informal dengan Bus Kota pada Jalur Tengah Cicaheum – Alun-alun Bandung

Jalan arteri kota atau lebih dikenal sebagai jalur tengah, membelah jantung kota Bandung dari Cicaheum sampai dengan Alun-alun Bandung melalui jalan Jenderal Ahmad Yani (4 kilometer), Jalan Asia Afrika (1,5 kilometer). Menurut pengamatan Perum Damri unit Kota Bandung yang mengoperasikan armada bus kota, jalur tengah merupakan jalur paling potensial untuk mendulang rupiah. Hal ini karena jumlah penumpang yang melalui jalur tengah ini sangat potensial. Pertimbangan ini sangat perlu bagi Damri, mengingat Landasan Kerja Perum Damri; PP 31 Tahun 1984 memiliki sifat: Menyediakan pelayanan

bagi kemanfaatan umum (*public service*) dan sekaligus memupuk keuntungan (*profit making*) berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan.

Berdasarkan perhitungan dan didukung pula dengan data Perum Damri, jumlah penumpang bus kota yang melalui jalur tengah, dilayani oleh 72 unit bus kota per hari dalam 3 rute trayek. Masing-masing jalur Cicaheum – Cibeureum = 40 unit, Cicaheum – Leuwipanjang = 20 unit, Cibiru – Kebon Kalapa = 12 unit. Tercatat penumpang bus kota sebanyak 68.128 orang per hari (21.255.936 penumpang per tahun, dengan perhitungan: jumlah hari dinas = 312 hari per tahun, jarak rata-rata = 12,67 km, jumlah penumpang rata-rata per bus = 60 orang per rit, kecepatan jelajah rata-rata = 20 km/jam, waktu operasi = 10 jam/hari, jumlah ritasi = 25 rit), dengan rincian sebagai berikut:

| URAIAN | Jalur-1 | Jalur-9 | Jalur-11 | Total |
|----------------------------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Penumpang per hari (orang) | 31.360 | 27.840 | 8.928 | 68.128 |
| Penumpang per tahun (org) | 9.784.320 | 8.686.080 | 2.785.536 | 21.255.936 |
| Jumlah Rit per hari (rit) | 7 | 12 | 6 | 25 |
| Tingkat Potensi (%) | 21,709 | 19,273 | 6,181 | 47,162 |
| Tingkat okupansi | 0,93 | 0,97 | 1,03 | - |

Sumber: Lihat bab IV halaman 74

Sementara itu berdasarkan realisasi data tahun 1999 dari Perum Damri Unit Bus Kota Bandung, menunjukkan bahwa jumlah penumpang terangkut yang tercatat berdasarkan jumlah karcis terjual untuk 15 jalur adalah sebagai berikut: penumpang umum = 42.627.432 penumpang/tahun dan penumpang pelajar/mahasiswa = 2.442.305 penumpang/tahun, sehingga jumlahnya mencapai 45.069.737 penumpang/tahun. Dengan demikian prosentase jumlah penumpang bus kota yang melayani jalur tengah (3 jalur) adalah $21.255.936/45.069.737 = 47,162\%$ terhadap keseluruhan jalur bus kota yang beroperasi di kota Bandung (15 jalur). Hal ini menunjukkan potensi penumpang pada jalur tengah terhadap keseluruhan jalur cukup potensial. Bahkan dapat menjadi pertimbangan penting bagi pengusaha angkutan kota formal dan informal dalam pemilihan rute.

Diprediksikan bahwa potensi jumlah penumpang di jalur tengah ini telah menjadi “pelumas” mekanisme pemilihan rute dan merebaknya angkutan informal di jalur tengah. Pengusaha angkutan informal menyerobot rute sendiri-sendiri, setelah melalui proses pengamatan dan penilaian untuk menentukan pilihan (Soto, 1991: 112).

Para aktor angkutan informal di kota Bandung sedikit demi sedikit mencoba beroperasi pada jalur tengah yang dinilai memiliki jumlah penumpang yang cukup potensial. Jarak tempuh dari dan ke pusat kota hanya sekitar enam kilometer saja. Peluang ini diperkuat dengan pelayanan bus kota dinilai oleh sebagian masyarakat kurang dapat diterima, termasuk menyangkut rute yang kaku. Proses ini bertolak dari perhitungan-perhitungan ekonomi pengusaha angkutan informal. Mula-mula mereka mencoba menilai berbagai rute untuk menentukan mana yang akan diambil alih (Soto, 1991: 112). Untuk itu mereka setidaknya harus mengetahui terlebih dahulu dimana ada permintaan yang besar akan angkutan tetapi tidak mendapat pelayanan sebagaimana mestinya.

Sedangkan, mengenai kapan waktu yang tepat awal kelahiran dan berkembangnya angkutan informal di jalur tengah hingga sekarang, serta siapa *pioneer*-nya, tak seorangpun yang mampu menjawab dengan pasti. Hal ini dapat dimengerti, mengingat dan menguatkan sifat keinformalannya itu, maka tak ada satu bukti legalitas pun yang dapat menjawab hal tersebut.

Mengenai jumlah angkutan informal yang beroperasi, berdasarkan keterangan pak Agus, seorang aparat Kodam III/Siliwangi yang ditugaskan mengawasi kendaraan informal/pribadi yang beroperasi di jalur tengah, ada sebanyak 60 unit, yang sebagian besar dimiliki oleh anggota TNI dan Polri (Pikiran rakyat, 13/4/2000), walaupun hal itu kemudian ditolak oleh Pangdam III/Siliwangi (Pikiran Rakyat, 14/4/2000).

Beberapa tahun terakhir, keberadaan angkutan informal di jalur tengah, tumbuh, berkembang dan telah mampu merebut beberapa pangsa pasar penumpang. Menurut Kepala Bagian Hukum Pemerintah Kota Bandung, keberadaan angkutan informal tersebut *illegal*. Karena selain tidak memiliki izin trayek, namun juga bentuk dan penampilan angkutan informal tersebut berupa angkutan pribadi, bukan bentuk angkutan umum. Namun persepsi yang berbeda dilontarkan oleh Kepala Subbagian Organisasi pada Bagian Ortala Pemerintah Kota Bandung. Walaupun tidak secara eksplisit merestui keberadaan angkutan informal tersebut, namun beliau juga tidak dapat menyalahkan keberadaannya karena peraturan tentang angkutan informal dinilai tidak ada, setidaknya beliau belum mengetahuinya. Hal ini menurutnya dapat dibuktikan dengan tidak adanya bukti pelanggaran yang divonis oleh Kejaksaan.

Kelangsungan angkutan informal di jalur tengah tengah diuji saat perselisihan dengan bus kota. Namun demikian belum dapat dipastikan sejauh mana dapat berpengaruh terhadap kelangsungan selanjutnya. Menurut Uki, seorang pengawas bus kota Damri di Alun-alun Bandung, “sesungguhnya antara awak bus kota Damri tidak punya masalah dengan keberadaan angkot informal jalur tengah. Namun karena mereka mengusik awak bus kota, dengan melakukan ancaman jiwa dan teror, maka akan mereka lawan” (Pikiran Rakyat, 6/3/2000).

Pada hari Kamis tanggal 2 maret 2000 pukul 16.00 wib, sekitar 13 bus kota menuju DPRD Tingkat I Jawa Barat untuk berunjuk rasa mengadukan permasalahannya. Intinya mereka menuntut: (a) penghapusan keberadaan angkutan informal di jalur tengah, (b) meminta jaminan dari pihak keamanan, (c) pengangkatan pegawai kontrak menjadi pegawai tetap, (d) karyawan Damri menjadi anggota Askes.

Berdasarkan diktum tuntutan para awak bus kota perum Damri unit Kota Bandung diatas, dapat diperkirakan bahwa kedatangan mereka ke DPRD Tingkat I Jawa Barat bukan murni akibat potensi konflik dengan pengemudi angkutan informal, melainkan dilandasi oleh masalah intern ketidakjelasan “nasib” karyawan pegawai kontrak perum Damri dalam meniti karir sebagai pegawai tetap di Damri.

Besar kemungkinan, alasan pertikaian antara awak bus kota dengan pengemudi angkutan informal tersebut, hanya sebagai pemicu saja yang dijadikan jembatan emas untuk menyampaikan aspirasi nasib mereka yang kemungkinan tersumbat selama ini. Menurut istilah di Parahyangan: “*Aya jalan komo meuntas*” yang berarti: “apalagi ada jalan”. Fenomena ini diduga akibat kesejahteraan para awak kurang terjamin. Dugaan ini dapat dihubungkan dengan cara para awak dalam mengoperasikan bus kota cenderung saling mendahului agar dapat menjaring penumpang sebanyak-banyaknya. Hal ini berakibat tingkat pelayanan bus kota menurun.

Hal tersebut diperkuat oleh hasil wawancara dengan beberapa awak bus kota pada jalur tengah beberapa waktu lalu sebelum terjadi pertikaian. Mereka berpendapat bahwa keberadaan angkutan informal tersebut tidak mengganggu pendapatan bus kota (catatan: lihat tingkat okupansinya yang mencapai rata-rata 0,978. Padahal faktor pembagiya digunakan *load factor* 120% dari kapasitasnya. Seandainya faktor pembagi digunakan kapasitas normalnya, maka tingkat okupansinya akan diperoleh rata-rata sebesar 1,173).

Hanya saja berlainan dengan pengakuan awak bus kota, menurut informasi dari staf administrasi perum DAMRI pada tanggal 25 April 2000, bahwa angkutan informal tersebut merugikan pendapatan bus kota karena mengambil penumpang dari kantong-kantong penumpang bus kota. Faktor yang lain juga karena angkutan informal sering berhenti seenaknya, sehingga bila bus kota kebetulan berada di belakang angkutan

informal tersebut, arus lalu lintas menjadi tersendat. Acap kali justru bus kota lah yang menjadi sasaran kesalahan. Dan itulah yang menjadi bibit kekesalan para awak bus kota.

Dari fenomena tersebut di atas terlihat ada dua versi jawaban tentang substansi keberadaan angkutan informal di jalur tengah, yaitu dari pendapat awak bus kota dan pendapat administrasi perum Damri. Pertama, bisa saja pernyataan awak bus kota terhadap orang lain di luar manajemen, jujur adanya karena dinilai tidak berkepentingan. Tapi mereka mungkin melakukan pernyataan tidak jujur kepada administrasi perum Damri karena berkepentingan dengan jumlah karcis terjual yang dilaporkan. Dan kedua, mereka mungkin jujur kepada administrasi karena timbul kekhawatiran akan tercuri sebagian kesempatan berusahnya terancam dengan kecenderungan semakin maraknya perkembangan angkutan informal. Selain itu mereka merasa terganggu dari segi keamanan dan kenyamanan berkendara yang disebabkan oleh sopan santun berkendara para pengemudi angkutan informal.

Dalam hal ini, belum ditemukan bukti yang autentik bahwa perselisihan awak bus kota dengan pengemudi angkutan informal merupakan permusuhan laten. Maraknya unjuk rasa dari kedua belah pihak hanya merupakan pengejawantahan dari *euphoria* kebebasan berpendapat oleh masyarakat, dimana substansi yang diaspirasikan ada kemungkinan merupakan kulminasi dari beberapa aspirasi yang belum sempat atau tidak mampu disuarakan sebelumnya. Saat itu baru menemukan waktu dan situasi yang mendukung.

Kesimpulannya, pertama, lebih membuktikan bahwa masalah angkutan informal selain merupakan masalah ekonomi masyarakat, juga harus dilihat sebagai masalah politis. Kedua, diperlukan adanya posisi tawar sebagai kelompok penekan dari aktor angkutan informal untuk membela kepentingannya secara benar dan terhormat tanpa melakukan hal-hal yang bersifat anarkis.

5.3.2. Perbedaan Kualitas Pelayanan Antara Bus Kota dengan Angkutan Informal di Jalur Tengah

a. Frekuensi Pelayanan

Jalur Tengah dari Cicaheum hingga Alun alun sepanjang Jalan Jenderal Ahmad Yani dan Jalan Asia Afrika secara formal dilayani oleh angkutan umum bus kota, masing-masing jalur Cicaheum – Cibeureum sebanyak 40 unit masing-masing 7 rit, jalur Cicaheum – Leuwipanjang sebanyak 20 unit masing-masing 12 rit dan jalur Cibiru – Kebon kalapa sebanyak 12 unit masing-masing 6 rit per hari.

Jadi dalam satu hari jalur tengah akan dilalui/dilayani oleh bus kota jurusan Cicaheum – Cibeureum sebanyak $40 \text{ unit} \times 7 \text{ rit} = 280 \text{ unit rit}$ per 10 jam. Atau dengan perkataan lain akan dilewati oleh 28 unit per jam (0,466 unit/menit). Berdasarkan istilah yang lazim digunakan, bahwa setiap satu unit bus kota jalur 1 akan lewat setiap 2,14 menit (2,14 menit/unit). Bus Kota jalur 9 (Cicaheum – Leuwipanjang) akan melayani sebanyak $20 \text{ unit} \times 12 \text{ rit} = 240 \text{ unit rit}$ dalam sepuluh jam. Identik dengan cara perhitungan di atas bahwa setiap satu unit bus kota jalur 9 akan lewat setiap 2,5 menit (2,5 menit/unit). Jalur 11 sebanyak $12 \text{ unit} \times 6 \text{ rit} = 72 \text{ unit rit}$ per 10 jam (8,33 menit/unit).

Sementara angkutan informal yang berjumlah sebelas unit saat ini, mengadakan “pembagian waktu kerja” pagi – siang sebanyak 3 unit, siang – sore sebanyak 7 unit, sore – malam 2 unit, dan satu unit lagi hanya sekali-kali saja. Pada pagi (kurang lebih pukul 08.00 wib) – siang (kurang lebih pukul 12.00) dilayani oleh tiga unit angkutan dalam empat rit. Jadi $3 \text{ unit} \times 4 \text{ rit} = 12 \text{ unit rit}$ per empat jam atau 3 unit rit per jam (20 menit/unit). Siang (kurang lebih pukul 12.00) sampai sore (kurang lebih pukul 16.00) selama empat jam dilayani oleh tujuh unit dalam empat jam. Jadi $7 \text{ unit} \times 4 \text{ rit} = 28 \text{ unit rit}$ per empat jam, atau

7 unit rit per jam (8,57 menit/unit). Sore (kurang lebih pukul 16.00) – malam (kurang lebih pukul 20.00) identik dengan pagi-siang (20 menit/unit).

Frekuensi bus kota lebih tinggi daripada angkutan informal, karena jumlah bus kota lebih banyak. Pilihan masyarakat terhadap angkutan informal cenderung disebabkan oleh adanya kesan baik yang diciptakan oleh angkutan informal selama ini seperti dalam kenyamanan, keamanan dan waktu tempuh.

b. Kenyamanan

Kenyamanan merupakan salah satu faktor pengaruh yang sangat menentukan dalam pilihan moda angkutan oleh penumpang angkutan umum. Sebagian besar responden (25%) memilih faktor kenyamanan ini yang sangat dominan dalam pilihan. Apabila dilihat dari faktor okupansi bis kota; jalur 1 = 0,93, jalur 9 = 0,97 dan jalur 11 = 1,03 menunjukkan bahwa jumlah penumpang sangat penuh. Padahal tingkat okupansi ini dihitung berdasarkan load factor 120% dari kapasitas tempat duduk yaitu sebanyak 60 kursi. Sementara kapasitasnya hanya sebesar 50 tempat duduk.

Apabila tidak dipertimbangkan *load factor*, tingkat okupansi rata-rata dari masing-masing jalur adalah $56/50 = 1,12$ (berdiri 6 orang); $58/50 = 1,16$ (berdiri 8 orang) dan $62/50 = 1,24$ (berdiri 12 orang). Sementara itu perhitungan jumlah penumpang di atas merupakan angka rata-rata. Bila dilihat jam sibuk (*peak hour*) akan lebih padat lagi.

Sementara untuk angkutan informal dapat diisi mulai dari tujuh orang hingga kapasitas tiga belas orang, atau rata-rata dapat mengangkut sepuluh orang saja dengan kondisi duduk. Jadi apabila kapasitas tempat duduk yang tersedia untuk penumpang sebanyak 13 tempat duduk, dan penumpang rata-rata hanya sepuluh orang, maka tingkat okupansinya sebesar $10/13 = 76,92\%$.

Dengan demikian angkutan informal dinilai lebih nyaman dan menjanjikan kepastian duduk bagi para penumpangnya. Apalagi apabila dipikirkan masalah keamanan dari gangguan copet yang sering merajalela di atas bus kota, serta kebersihannya yang kurang terjaga. Dalam hal ini angkutan informal dinilai masih lebih menjanjikan pelayanan yang lebih baik, terutama karena manusia memiliki keinginan meningkatkan citra kualitas sosialnya.

Selama ini telah melekat citra pada bus kota sebagai kendaraan umum kelas masyarakat bawah. Untuk itu masyarakat yang sedang membangun citra, kemungkinan lebih memilih angkutan informal, yang secara penampilan fisik lebih trendi, karena seperti kendaraan pribadi. Hal ini dapat dilihat dari persentase pengguna angkutan informal, sebagian besar adalah mahasiswa dan pegawai swasta/wiraswasta/BUMN/BUMD.

c. Waktu Tempuh

Waktu tempuh merupakan jumlah waktu yang diselesaikan oleh kendaraan dengan kecepatan tertentu dan dalam jarak tertentu pula. Bus kota yang melalui jalur tengah dengan berbagai kondisi hambatan seperti tingginya volume lalu lintas disekitar Cicadas, Kosambi dan Jalan AsiaAfrika, mampu melaju dengan kecepatan rata-rata sebesar 20 km per jam.

Untuk menyelesaikan jarak sepanjang 6,5 km dari Cicaheum ke Alun-alun Bandung, bus kota membutuhkan waktu sebesar $6,5/20=0,325$ jam atau 19,5 menit. Sementara angkutan informal, memiliki keuntungan dengan ukurannya yang lebih kecil dari bus kota mampu bergerak dengan gesit, dengan hambatan (*constraint*) yang sama, mampu melaju dengan kecepatan rata-rata sebesar 30 kilometer per jam. Jadi dalam 6,5 kilometer angkutan informal membutuhkan waktu tempuh rata-rata sebesar $6,5/30=0,217$ jam (13 menit).

Jarak sesungguhnya antara Cicaheum hingga Alun-alun adalah 5,5 kilometer. Alasan digunakan angka 6,5 kilometer untuk angkutan informal tersebut karena memperhitungkan deviasi rute yang diambil bila terjadi “gangguan” lalu lintas di jalan. Waktu untuk perjalanan satu rit terdiri dari 2 kali 13 menit waktu jelajah, dan ditambah dengan 2 kali 15 menit waktu ngetem, dengan total 56 menit. Hal ini cocok dengan perhitungan frekuensi di atas, bahwa angkutan informal rata-rata menyelesaikan jumlah empat rit selama empat jam (1 jam per rit).

Apabila digunakan jarak sesungguhnya sepanjang 5,5 kilometer, dan mempertimbangkan *off peak hour* dari pukul 08.00 sampai dengan pukul 14.00, dengan kondisi volume lalu lintas lebih longgar, sehingga angkutan informal mampu melaju dengan kecepatan 40 kilometer per jam. Jadi untuk menempuh jarak 5,5 kilometer, diperlukan waktu $5,5/40 = 0,1375$ jam (8,25 menit)

Namun demikian, apabila tetap digunakan jarak dan waktu paling maksimal untuk kedua moda tersebut, angkutan informal rata-rata lebih cepat 6,5 menit untuk menyelesaikan setiap waktu tempuh pergi atau pulang. Dengan potensi pilihan perbedaan waktu tempuh inilah yang menambah nilai positif dari angkutan informal terhadap bus kota oleh para penumpang. Keluhan penumpang untuk angkutan informal yaitu pada saat ngetem. Biasanya angkutan informal menaikkan penumpang hingga penuh dulu, baik di Cicaheum maupun di Alun-alun Bandung sekitar 15 sampai dengan 20 menit per sekali periode ngetem.

d. Pencapaian

Dalam kondisi normal (tidak ada gangguan razia) rute Cicaheum – Alun dapat dilalui oleh bus kota maupun angkutan informal. Namun pada saat pulang dari Alun alun ke Cicaheum terdapat sedikit perbedaan. Bus kota jalur sebelas harus memutar terlebih

dahulu ke jalan Otto Iskandardinata, kemudian ke Jalan Dewi Sartika, Alun alun, terus ke Jalan Banceuy, Cikapundung, Jalan Naripan, lalu ke Kosambi. Sementara Shelter bus kota terdekat untuk bus kota dari Cibeureum ke Cicaheum berada di jalan veteran yang berjarak kira-kira 400 meter garis lurus dari Alun alun, dekat dengan Hotel Panghegar. Selanjutnya menuju Kosambi. (lihat Gambar 4.7)

Jalur pulang angkutan informal, dari Alun alun biasanya masuk ke Jalan Dalem Kaum, kemudian ke Jalan Lengkong Kecil, belok kiri ke Jalan Karapitan, Simpang Lima, Jalan Sunda dan kembali ke Kosambi. Kadang-kadang jalur angkutan informal menggunakan rute bus kota jalur 9 dan 11, yaitu ke Jalan Banceuy dan seterusnya. Dalam kondisi normal, dari Kosambi, seluruh angkutan informal dan bus kota Jalur 1,9 dan 11, akan memiliki rute yang sama dari Kosambi, Cicadas dan Cicaheum.

Apabila dilihat jalur angkutan kota yang lain, tidak ada angkot yang langsung melalui atau melayani dari dan ke Cicaheum-Alun alun, namun wajib terjadi pergantian moda angkutan. Misalnya rute Cicaheum – Abdul Muis via Binong, untuk mencapai Alun-alun dapat dengan beberapa alternatif. Alternatif pertama memutar terlebih dahulu hingga Abdul Muis, kemudian menggunakan angkot Buah batu-Sederhana, atau jalan kaki. Waktu tempuh kira-kira satu setengah jam.

Alternatif kedua, dari Cicaheum, masuk ke Jalan Suci dan turun di perempatan Jalan Supratman - Ahmad Yani, selanjutnya menggunakan bus kota atau angkutan informal, dengan waktu tempuh Cicaheum ke Supratman saja menghabiskan waktu 25 menit. Alternatif ketiga yaitu dari Cicaheum, ke Binong dan turun di Jalan Buah Batu, kemudian angkutan jurusan Buah Batu-Sederhana, dengan total waktu tempuh kira-kira satu seperempat jam. Dan begitu sebaliknya.

Untuk Cicaheum – Abdul Muis via Aceh, dapat dilakukan dengan dua alternatif. Pertama, setelah tiba di Abdul Muis baru menggunakan angkot atau jalan kaki ke Alun-alun (identik dengan alternatif 1 jurusan Binong). Alternatif ke dua yaitu dari Jalan Suci, masuk ke Jalan katamso, Jalan Supratman, Jalan Aceh, Jalan Jawa dan berganti angkot jurusan Sederhana – Buah batu atau dapat juga menggunakan bus kota ataupun angkutan informal di Jalan Asia Afrika dekat hotel Preanger, dengan waktu kurang lebih satu jam.

Tampak dengan jelas, bahwa perbedaan waktu rute jelajah dari Cicaheum–Alun alun melalui jalur tengah dan angkutan kota formal melalui Cicaheum – Abdul Muis sangat mencolok sekali. Terkecuali kalau memang rute angkutan sesuai dengan daerah tujuan, atau tergantung dari kondisi guna lahan tertentu sehingga terpaksa kita harus menggunakan jalur atau rute itu. Dengan syarat, akan menambah jumlah jarak, waktu tempuh, ongkos, karena mungkin harus terjadi pergantian moda.

e. Jam-jam Tidak Sibuk (*off peak hour*) Bus Kota pada Jalur Tengah

Off peak hour merupakan periode waktu dalam satu hari dimana jumlah penumpang dalam kondisi fluktuasi minimal. Hal ini dapat disebabkan oleh telah maksimalnya jumlah pengguna angkutan yang melakukan perjalanan secara rutin seperti untuk kerja atau sekolah. Saat *off peak hour*, masyarakat yang melakukan perjalanan hanya yang bersifat tidak rutin atau temporer, seperti keperluan keluarga, kepentingan sosial, rekreasi, *shopping* dan lain-lain.

Periode waktu penelitian *Off peak hour* yang terjadi pada rute jalur tengah, dianalisis selama tiga hari pada angkutan umum bus kota sebagai angkutan formal. Hari Minggu sebagai hari libur, hari Senin merupakan hari kerja dengan intensitas maksimal, dan hari Kamis sebagai hari kerja dengan aktifitas harian yang dinilai tidak ekstrim (rata-rata), dan dipandang cocok untuk mewakili aktifitas harian yang normal.

TABEL V.1
JUMLAH PENUMPANG HARIAN RATA-RATA BUS KOTA JALUR 1,9 DAN 11

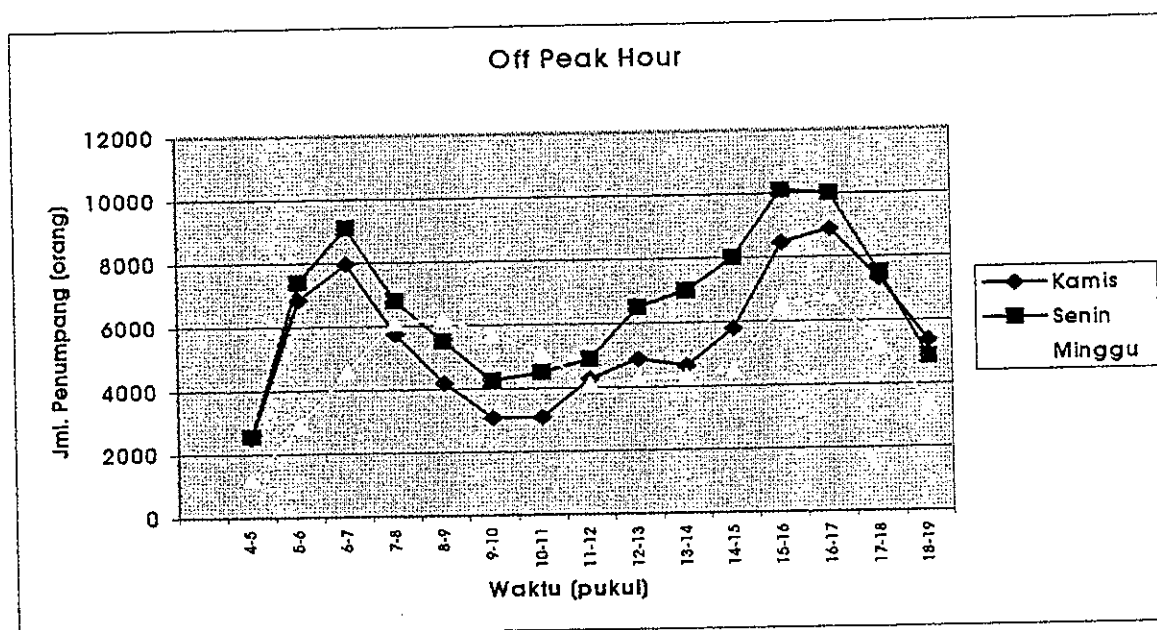
| Waktu pukul | 04- 05 | 05- 06 | 06- 07 | 07- 08 | 08- 09 | 09- 10 | 10- 11 | 11- 12 | 12- 13 | 13- 14 | 14- 15 | 15- 16 | 16- 17 | 17- 18 | 18- 19 |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Minggu (orang) | 4200 | 2900 | 4600 | 6100 | 6200 | 5700 | 5100 | 4100 | 4300 | 4300 | 4500 | 6575 | 6750 | 5250 | 3400 |
| Senin (orang) | 2550 | 7400 | 9100 | 6800 | 5500 | 4250 | 4500 | 4900 | 6500 | 7000 | 8000 | 10100 | 10000 | 7500 | 4850 |
| Kamis (orang) | 2500 | 6850 | 7976 | 5750 | 4200 | 3100 | 3100 | 4275 | 4875 | 4650 | 5800 | 8450 | 8870 | 7314 | 5364 |

Sumber: hasil pengolahan data sekunder 2000

Jumlah penumpang harian rata-rata:

- hari Minggu = 62.300 orang
- hari Senin = 74.100 orang
- hari Kamis = 68.128 orang

GRAFIK 5.9
LALULINTAS SAAT TIDAK SIBUK



sumber: Hasil pengolahan data sekunder 2000

Dari Grafik 5.1 diatas terlihat bahwa jumlah penumpang bus kota harian rata-rata saat *off peak hour* (kurang lebih pukul 08.00 – 14.00 wib)= 24.200 orang. Maka rata-rata penumpang bus kota dalam satu jam saat *off peak hour* = $24.200 \text{ orang} / 6 \text{ jam} = 4.033$

orang. Kesenjangan penumpang = saat *peak hour* – saat *off peak hour* = 8.450 – 4.033 orang = 4.417 orang.

Secara terinci diuraikan dalam tabel 5.2 dan 5.3 berikut:

TABEL V.2
JUMLAH EFEKTIF BUS KOTA SAAT JAM TIDAK SIBUK (OFF PEAK HOUR)
DARI PUKUL 08.00 SAMPAI DENGAN PUKUL 14.00

| No | Bus kota Jalur | Persentase Penumpang bus kota jalur tengah (%) | Jumlah pnp. bus kota Harian (orang) | Jumlah rit 08.00 s/d 14.00 (Rit) | Kapasitas bus kota per rit (orang) | Jumlah pnp. bus kota 08.00 s/d 14.00 (orang) | Jumlah bus kota efektif (unit) |
|-----|----------------|--|-------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------|--|--------------------------------|
| (1) | (2) | (3)* | (4)** | (5) | (6)*** | (7)=(5)×(6) | (8)=(4)/(7) |
| 1 | 1 | 46.03 | 11.139 | 3.5 | 112 | 392 | 28 |
| 2 | 9 | 40.86 | 9.888 | 6 | 116 | 696 | 14 |
| 3 | 11 | 13.10 | 3.170 | 3 | 124 | 372 | 8 |
| | Total | 100 | 24.200 | | 352 | 1,460 | 50 |

Sumber: Hasil pengolahan data sekunder, 2000

*) lihat tabel karakteristik bus kota baris nomor (18)

**) (3)* (Jumlah pnp. Saat *off peak hour*)

***) lihat karakteristik bus kota baris nomor (8)*2

TABEL V.3
JUMLAH BUS KOTA YANG MUNGKIN TIDAK BEROPERASI SAAT JAM-JAM TIDAK SIBUK

| No | Bus kota jalur | Jumlah bus kota per hari | Jumlah bus kota efektif per hari | Jumlah bus kota saat <i>idle</i> |
|-----|----------------|--------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| (1) | (2) | (3) | (4)** | (5)=(3)-(4) |
| 1 | 1 | 40 | 28 | 12 |
| 2 | 9 | 20 | 14 | 6 |
| 3 | 11 | 12 | 8 | 3 |
| | | 72 | 50 | 22 |

Sumber: Hasil pengolahan data sekunder, 2000

Namun demikian, pada kenyataannya, tentu tidak kaku seperti perhitungan di atas. Para awak bus kota sendirilah yang memperhitungkan tetap beroperasi atau istirahat (*iddle*) pada periode tertentu. Jadi jumlah bus kota efektif pada *off peak hour* tidak selalu sama dalam setiap harinya.

Periode *off peak hour* bus kota, ternyata tidak berlaku untuk angkutan informal. Berdasarkan pengamatan frekuensi angkutan informal, justru meningkat jumlahnya saat periode *off peak hour* bus kota tersebut. Terbukti pada periode waktu pukul 08.00 – 12.00, jumlah angkutan informal yang beroperasi sebanyak 4 unit. Periode waktu pukul 12.00 – 16.00, jumlah angkutan informal yang beroperasi sebanyak 7 unit.

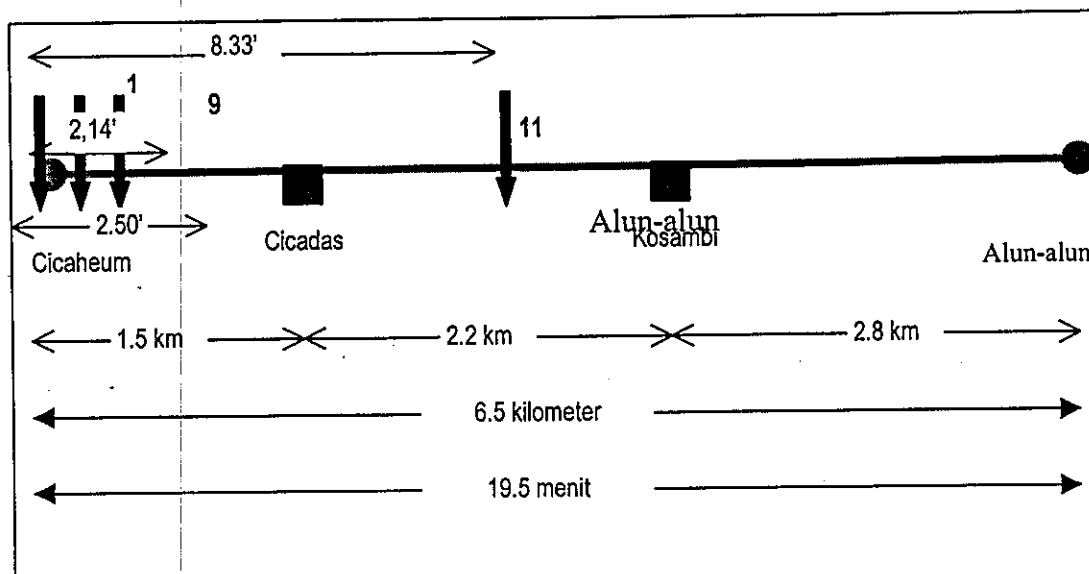
Maka penurunan frekuensi bus kota akan meningkatkan *headway* dan waktu tunggu. Dengan demikian, ada kecenderungan kekosongan bus kota pada saat *off peak hour* tersebut, cenderung berpotensi dimanfaatkan oleh angkutan informal.

f. Selisih Waktu Antar Kendaraan (*Headway*)

Headway adalah perbedaan jarak (*clearance*) antara kendaraan di depan dengan dibelakangnya pada periode waktu tertentu. Hal ini berkait erat dengan masalah kenyamanan pengendara untuk mengantisipasi gangguan kemacetan lalu lintas di depannya. Selain itu berkait erat dengan kepastian waktu menunggu kendaraan bagi para pengguna angkutan tersebut.

Berdasarkan sub bab di atas, telah diketahui bahwa dalam kondisi normal, masing-masing bus kota pada jalur tengah memiliki kepastian kesediaan sebagai berikut: Jalur 1 = 2,14 menit/unit; jalur 9 = 2,5 menit/unit dan jalur 11 = 8,33 menit/unit. Jadi dengan jarak 6,5 kilometer dari Cicaheum ke Alun-alun Bandung dengan waktu tempuh 19,5 menit, digambarkan *headway* sebagai berikut:

GAMBAR 5.10
SELISIH WAKTU ANTAR KENDARAAN BUS KOTA SAAT JAM-JAM SIBUK
DI JALUR TENGAH



Sumber: Hasil perhitungan berdasarkan data primer dan sekunder, 2000

Dengan memperhitungkan saat *off peak hour*, maka diperoleh gambaran *Headway* bus kota sebagai berikut dalam Tabel 5.4:

TABEL V.4
SELISIH WAKTU ANTAR KENDARAAN BUS KOTA SAAT JAM-JAM TIDAK
SIBUK

| NO | Bus Kota Jalur | Jumlah Efektif (unit) | Ritasi (Rit) | Jumlah Efektif/6 jam (unit) | Kesediaan Bus Kota (unit/menit) | Kesediaan Bus Kota (menit/unit) |
|-----|----------------|-----------------------|--------------|-----------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5)=(3)*(4) | (6)=(5)/360 | (7) |
| 1 | 1 | 28 | 3,5 | 98 | 0.272 | 3.67 |
| 2 | 9 | 14 | 6 | 84 | 0.233 | 4.28 |
| 3 | 11 | 8 | 3 | 24 | 0.067 | 15 |

Sumber: Hasil perhitungan berdasarkan data primer dan sekunder, 2000

Mengacu kepada frekuensi angkutan informal, maka identik dengan bus kota diperoleh hasil seperti dalam tabel 5.5 berikut:

TABEL V.5
SELISIH WAKTU ANTAR KENDARAAN ANGKUTAN INFORMAL

| No | Periode pukul | Jumlah (unit) | Ritasi (rit) | Jumlah- Rit | Kesediaan (unit/menit) | Headway (menit/unit) |
|----|---------------|------------------|-----------------|----------------|---------------------------|-------------------------|
| 1 | 08.00-12.00 | 3 | 4 | 12 | 0.05 | 20 |
| 2 | 12.00-16.00 | 7 | 4 | 28 | 0.117 | 8.57 |
| 3 | 16.00-20.00 | 3 | 4 | 12 | 0.05 | 20 |

Sumber: Hasil perhitungan berdasarkan data primer dan sekunder, 2000

Dengan peningkatan *headway* bus kota ini, cenderung berpotensi dimanfaatkan oleh angkutan kota informal sebagai bagian dari fenomena kesenjangan *supply-demand* dari sudut kuantitas.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan

Berdasarkan pada bab-bab sebelumnya, berikut ini dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

(a) Perbedaan persepsi pemerintah daerah dan masyarakat terhadap angkutan informal di jalur tengah kota Bandung

Pemerintah daerah hanya memikirkan azas legalitas semata, tanpa mempertimbangkan aspek adanya fakta bahwa:

- Angkutan informal dibutuhkan oleh masyarakat berpenghasilan rendah sebagai alternatif kesempatan kerja dan berfungsi sebagai katup penyelamatan ekonomi masyarakat.
- Ada kelompok masyarakat golongan menengah, yang memiliki pilihan (*choice*) dalam memenuhi kebutuhan mobilitasnya. Mereka membutuhkan pelayanan angkutan umum yang memadai.

(b) Manfaat ganda angkutan informal

- Penghasilan dari angkutan informal dinilai menguntungkan oleh aktor angkutan informal. Selain berfungsi sebagai kendaraan keluarga, juga memiliki keuntungan ganda sebagai kendaraan usaha dan membuka lapangan kerja (produktifitas ekonomi).
- Dalam keadaan krisis ekonomi seperti saat ini, dapat berfungsi sebagai lapangan kerja alternatif bagi aktor pemilik yang terkena pemutusan hubungan kerja. Juga bermanfaat sebagai penghasilan tambahan bagi aktor pemilik yang tidak terkena

pemutusan kerja, yang dapat digunakan untuk membiayai pemeliharaan kendaraan.

(c) Pengamatan potensi

Para aktor informal mengetahui potensi penumpang yang baik pada rute jalur tengah setelah melalui proses pengamatan.

(d) Parasit angkutan formal

Angkutan informal cenderung dinilai sebagai parasit angkutan formal. Dengan berbagai kelebihan pelayanan, angkutan informal dinilai telah mengganggu konsentrasi kerja para aktor angkutan formal. Padahal sebaiknya fenomena ini dijadikan motivasi untuk meningkatkan kinerja angkutan formal.

(e) Karakteristik pelayanan dan pengguna angkutan informal

- Dipilihnya angkutan informal oleh kelompok *choice*, ternyata bukan akibat jumlah bus kota (angkutan formal) di jalur tengah kurang. Namun akibat citra pelayanan bus kota dinilai negatif. Kekurangannya ternyata dapat dipenuhi oleh angkutan informal.
- Sehubungan dengan kualitas pelayanan seperti kenyamanan, kepastian duduk, keamanan dari kriminal, kecepatan waktu tempuh yang diberikan oleh angkutan informal lebih baik daripada bus kota. Akibatnya angkutan informal lebih dinikmati oleh kelompok *choice* seperti mahasiswa, pegawai swasta/BUMN, terutama oleh kelompok wanita.
- Unsur biaya/ongkos angkutan informal yang lebih mahal sekitar 200 persen dari bus kota, ternyata bukan merupakan pertimbangan utama bagi kelompok *choice* dalam memenuhi kebutuhan mobilitasnya. Ternyata unsur kepuasan pelayanan merupakan kebutuhan utamanya (psikologis)

Kesimpulan akhir, pilihan masyarakat kepada angkutan informal untuk kebutuhan mobilitas di jalur tengah, ternyata bermuara pada kualitas pelayanan yang lebih baik. Bukan diakibatkan oleh fanatisme semu terhadap angkutan informal. Sebaliknya para penumpang berharap banyak terhadap peningkatan kualitas pelayanan bus kota di tingkatkan *sebagai mass rapid transit* di kota Bandung.

6.2. Saran-saran

Sehubungan dengan fenomena di atas, disarankan hal-hal sebagai berikut:

- (a) Angkutan informal harus diberi kesempatan yang proporsional dan adil untuk beroperasi di jalur tengah dengan pertimbangan mempertahankan hidup akibat kemiskinan laten dan kemiskinan sementara dan untuk kesejahteraan para aktornya (katup penyelamatan). Langkahnya, bukan dengan pelarangan angkutan informal. Sehubungan dengan akar masalahnya juga distimulasi oleh masalah kualitas pelayanan, sebaiknya pemerintah daerah mampu meningkatkan kualitas pelayanan terbaik dari angkutan formal seperti yang diinginkan oleh masyarakat.
- (b) Apabila pemerintah daerah mengalami kesulitan finansial untuk meningkatkan pelayanan angkutan umum masal, sebaiknya dilakukan kemungkinan pelibatan sektor swasta yang menguntungkan kedua belah pihak.
- (c) Dalam jangka panjang angkutan informal tersebut harus dikendalikan, dalam upayaantisipasi perkembangan yang tidak terkendali. Hal ini karena dapat berpotensi kriminal dalam bentuk premanisme baru di bidang angkutan.
- (d) Sebaiknya posisi tawar mereka dibangun dalam bentuk organisasi atau koperasi saja. Hal ini sekaligus mempermudah koordinasi dan pengendalian dari pemerintah daerah dalam rangka menyokong paradigma *predict and prevent* demi kemaslahatan jangka panjang, terutama dari segi ekologi.

- (e) Alternatif lain adalah kemungkinan memformalkan angkutan informal. Hal ini mungkin dilakukan dengan syarat pemerintah daerah tidak mempersulit pengurusan administrasinya.
- (f) Berapa peran swasta, berapa jumlah efektif angkutan massal, serta segala sesuatu yang berhubungan dengan peningkatan pelayanan angkutan umum di kota Bandung, disarankan untuk dilakukan penelitian lanjutan yang lebih dalam dan komprehensif.

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR PUSTAKA

a. Kelompok Literatur

- Bromley, Ray, 1979. *The Urban Informal Sector-Critical Perspectives on Employment and Housing Policies*, Pergamon Press.
- Bryant, Coralie dan White, Louise G, 1987. *Manajemen Pembangunan Untuk Negara Berkembang*, LP3ES, Jakarta.
- Budihardjo, Eko, 1997. *Tata Ruang Perkotaan*, Alumni, Bandung.
- Budihardjo, Eko dan Sujarto, Djoko, 1998. *Kota Yang Berkelanjutan (Sustainable City)*, Ditjen Dikti-Depdikbud, Jakarta.
- Canter, David, 1994. *The Psychology of Place*, The Architecture Press. Ltd, London.
- Catanese, Anthony J dan Snyder, James C, 1996. *Perencanaan Kota*, edisi kedua, Erlangga, Jakarta.
- Daldjuni, N., 1998. *Geografi Kota dan Desa*, Edisi Revisi, Alumni, Bandung.
- Geertz dalam Dieter Evers, Hans, 1995. *Sosiologi Perkotaan-Urbanisasi dan Sengketa Tanah di Indonesia dan Malaysia*, LP3ES, Jakarta.
- Hay, William. *An Introduction to Transportation Engineering*, Second edition.
- Kirby, Ronald F et al. *Para-Transit-Neglected Options for Urban Mobility*, The Urban Institute, Washington DC.
- Kostof, Spiro, 1991. *The City Shaped-Urban Patterns and Meanings Through History*, Thames and Hudson Ltd, London.
- Kunto, Haryoto, 1991. *Bunga Rampai Jawa Barat*, Granesia, Bandung.
- Kunto, Haryoto, 1996. *Balai Agung di Kota Bandung*, Granesia, Bandung.
- Marbun, BN., 1994. *Kota Indonesia masa Depan-Masalah dan Prospek*, Cetakan ke tiga, Erlangga, Jakarta.
- Mc Gee, Terry, 1977. *Revolutionary Change and The Third World City: The Urbanization Process in The Third World*, London, Bell.
- Moleong, Lexy J., 1999. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Cetakan kesepuluh, Remaja Puskadarya, Bandung.
- Morlok, Edward K., 1995. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Cetakan keempat, Erlangga, Indonesia.

- Mundradjad, Kuncoro, 1997. *Ekonomi Pembangunan, Teori, Masalah dan Kebijakan*, UPPAMPYKPN, Yogyakarta.
- Nazir, Moh, 1988. *Metode Penelitian*, Cetakan ke-tiga, Ghalia, Indonesia.
- Ortuzard, J.D. and Willumsen, L.G., 1994. *Modelling Transport*. Second Edition, John Wiley & Sons.
- Reksohadiprojo, Sukanto, dan Karseno AR., 1994. *Ekonomi Perkotaan*, BPFE, Yogyakarta.
- Salim, H.A. Abbas, 1998. *Manajemen Trnasportasi*, Cetakan ke empat, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Santos, Milton, 1975. *Lescape Partage*, Edition M. TH Genin, Library Technique.
- Simpson, Barry J., 1994. *Urban Public Transport Today*, 1st edition, E & FN SPON.
- Singarimbun, Masri dan Effendi, Sofian, 1995. *Metode Penelitian Survai*, LP3ES, cetakan kedua, Jakarta.
- Soepeno, Bambang, 1997. *Statistik Terapan dalam Penelitian Ilmu-ilmu Sosial dan Pendidikan*, Cetakan pertama, Rineka Cipta, Jakarta.
- Soto, Hernando de, 1991. *Masih ada Jalan Lain: Revolusi Tersembunyi di Negara Dunia Ketiga*, Edisi pertama, Penerjemah Masri Maris, Yayasan Obor Indonesia. Jakarta.
- Tamin, Ofyar Z., 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Penerbit ITB, Bandung.
- Todaro dalam Bryant, Coralie dan White, Louise G., 1989. *Manajemen Pembangunan Untuk Negara Berkembang*, Cetakan kedua, LP3ES, Jakarta.
- Woodward, Frank H, 1986. *Manajemen Transport-Ancangan mengefektifkan Transportasi dalam Dunia Bisnis*, Pustaka Binaman Pressindo, Jakarta.

b. Kelompok Journal

- Angkeara, Prak, 1997. Studi Perkembangan Angkutan Umum di Kota Bandung, *Tesis Magister PWK ITB*.
- Bennet, DW (1984:73), Levinson (1984), Stephen C dalam Dodi Slamet Riyadi dan Febi H. Amaprawira dalam *Journal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 1998. Volume 9 Nomor 3, September.
- Ever, Hans Dieter, 1991. Ekonomi Bayangan Produksi Subsisten dan Sektor Informal, dalam *Prisma*, No. 5 Tahun XX.

- Hadi, Gunawan Kusuma, 1995. Dampak Perubahan Guna Lahan Terhadap Kinerja Jaringan jalan, Lalulintas, dan Biaya Perjalanan, *Tesis Magister PWK ITB*.
- Hirschman, Chennery, Prakash dalam Hendarto Setiono, dalam *Journal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 1998. Volume 9 Nomor 3, September .
- Kusbiantoro, BS dalam *Journal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 1992. Nomor 13, Juni.
- Levinson dalam Forum Studi Antar Perguruan Tinggi: *Prosiding Simposium I Forum Studi antar Perguruan Tinggi*, 1998. ITB, Bandung.
- Lipsey, Ricahard G et.al, 1997. *Pengantar Makro Ekonomi*, edisi kesepuluh, cetakan pertama, Bina aksara, Jakarta.
- Matsumoto, Shoji dalam Forum Studi Antar Perguruan Tinggi: *Prosiding Simposium I Forum Studi antar Perguruan Tinggi*, 1998. ITB, Bandung.
- Ohta, Katsutoshi dalam Forum Studi Antar Perguruan Tinggi: *Prosiding Simposium I Forum Studi antar Perguruan Tinggi*, 1998. ITB, Bandung.
- Rachbini, Didik J, Dimensi Ekonomi dan Politik pada Sektor Informal, dalam *Prisma*, Nomor 5 Tahun XX, Mei, 1991.
- Saefullah, Asep Djadja: The Impact of Population Mobility on Two Village Communities of West Java Indonesia, disertasi PhD dalam *Prisma*, 1995.
- Soetomo, Sugiono, 2000. Sektor Informal dalam Struktur Keruangan Kota Semarang Menuju Keterpaduan Keseragaman Kualitas Ruang-ruang Perkotaan, Tesis dalam *Makalah Seminar*, Tahun 2000.
- Subangun, Immanuel, Sektor Informal di Indonesia Dari Sudut Pandang Non Akademik, dalam *Prisma*, Nomor 5 Tahun XX, Mei, 1991.
- Tamin, Ofyar Z dalam *Journal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 1993. No 8 triwulan II/ Juni.
- Vuchic dalam Modul Pelatihan, 1997. *Perencanaan Sistem Angkutan Umum (Public Transport System Planning)*, Lembaga Pengabdian kepada Masyarakat ITB, Bandung, Agustus.
- Mirahadikusumah, Miftah, Sektor Informal sebagai "bumper" pada Masyarakat kapitalis, dalam *Prisma*, Nomor 5 Tahun XX, Mei, 1991.
- Anonimuos, 1984. *Peraturan Pemerintah nomor 31 tahun 1984*, Perum Damri Kota Bandung
- Anonimous, *Profil Perkotaan*, Direktorat Jenderal Cipta Karya
- Anonimous, (1997) *Kotamadya Bandung dalam Angka*

Anonimous, (1998) *Kotamadya Bandung dalam Angka*

Anonimous, (1998). *Studi Sistem Transportasi Terpadu di Kotamadya Bandung*, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kotamadya Bandung.

Anonimous, (1999). *Surat Keputusan Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Bandung Nomor: 511.2/SK.637. Bag.Huk/1999.*